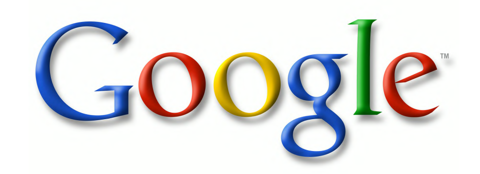



756,640
DUPL



Die

Flissingen-Middelburger, Venloo, und Mastricht Eisenbahn,

verbindend die

Mündung der Schelde mit der Maas und dem Rhein,

oder

Flissingen-Middelburg, Goes, Bergen-op-Zoom, Tilburg, Herzogenbusch, Veghel, Pelmond, Venloo, Römonde und Mastricht.

Herr RENNIE, berathschlagender Ingenieur.

Die
Flissingen-Middelburger, Venloo, und Mastricht Eisenbahn,

verbindend die

Mündung der Schelde mit der Maas und dem Rhein,

über

Flissingen-Middelburg, Goes, Bergen-op-Zoom, Tilburg, Herzogenbusch, Veghel, Helmond, Venloo, Rörmonde und Mastricht,

deren Concession

HERR DIRK DRONKERS

von der

Niederländischen Regierung auf fünfzig Jahre

erhalten hat,

doch mit dem Vorbehalt, daß dieselbe zu Ende dieser Frist die Bahn selbst ankaufen könne.

Begleitet von

statistischen Tabellen,

welche die Wichtigkeit dieser Bahn ausweisen, und welche den Handels-Tarifen und Verordnungen der verschiedenen Staaten Europa's und America's entnommen sind, welche auf Befehl Ihrer Majestät der Königin von England den beiden Parlamentshäusern vorgelegt wurden.

Nebst dem

Bericht des englischen und holländischen Ingenieurs,

welche die Bahn aufgenommen haben.

London:
Gedruckt bei J. Wertheimer und Comp.,
Circus Place, Finsbury Circus.

1846.

London:
Gedruckt bei J. Wertheimer und Comp.,
Circus Place, Finsbury Circus.

Inhalt.

Anhang.

Bericht des Herrn Rennie.

An die Eigenthümer der Flissingen-Middelburger Eisenbahn-Concession.

Meine Herren!

Ihrem Wunsche gemäß ging ich am 28sten April nach Herzogenbusch, von da in westlicher Richtung über Breda und Berghen-op-Zoom über die Ost-Schelde nach der Insel Süd-Beveland über Goes; dann fuhr ich über die Fährte bei Neukirch über die Sloe, und so fort über Middelburg bis ans Ende der Bahn zu Flissingen. Dieselben Vergleichungen wurden mit den Plänen, Sectionen und Localitäten gemacht, und da ich die ganze Strecke sowohl auf der Eisenbahn als auf dem Canal durchfuhr und mich mit den Details dieser Unternehmung genau bekannt machte, so bin ich im Stande Ihnen folgenden Bericht vorzulegen.

Nach den Plänen und Sectionen, die ich examinirte, und nach jener Strecke des Landes, durch welche die Flissingen-Middelburger, Venloo und Mastricht Bahn geht, zu urtheilen, die ich gesehen habe, ist selbe im höchsten Grade zur Anlage einer Eisenbahn geeignet, da der größte Theil derselben flach ist, und die Abdämmungen am obern Theil der Bahn sind so unmerklich, daß sie auf den Gang des Locomotives beinahe keinen Einfluß ausüben.

Allgemeine Eigenschaften der Bahn.

Die allgemeinen Eigenschaften der Bahn können nicht auf bessere Weise beschrieben werden, als dieß in dem tüchtigen Bericht und in den Plänen und Sectionen des Herrn Themmen, des Ingenieurs der Concessionäre, so wie in den diesem Bericht angehängten Distanz-Tabellen, geschehen ist. Er weist dahin aus: 1.) Daß der Hafen von Flissingen nicht nur der directeste ist, sondern auch der am wenigsten entfernte von England und dem Norden Europa's. 2.) Daß diese Bahn zur Beförderung der englischen Briefe nach Indien benützt werden und ferner als Verbindungsmittel zwischen Großbritannien und Mittel- und Ost-Europa dienen würde. 3.) Daß die Local-Wichtigkeit der Bahn, während sie drei bedeutende Provinzen, nemlich Seeland, Nord-Brabant und Limburg verbindet, gleichzeitig die Communication in den zwischen der Maas und dem Rhein gelegenen Ländern unterhält, und ferner mit allen in den Rheinischen Provinzen bestehenden oder je vorzuschlagenden Eisenbahnen in Verbindung stehen würde. 4.) Daß, da die Bahn mit Maſtricht verbunden wird, eröffnet sie den Handel mit ganz Belgien und Frankreich—ohne die jetzt vorgeschlagenen Verbindungen nicht nur über Holland und Deutschland, sondern über ganz Europa, zu erwähnen; auf welche Weise der Handel Holland und der alten Stadt Middelburg wiedergegeben und Flissingen ein künftiges Venedig werden würde.

Die Richtung der Eisenbahn und deren Details sind deutlich in Herrn Themmens Bericht ausgewiesen; auch die Dimensionen des Canals von Flissingen nach Middelburg, die Eindämmungen der Sloe und Schelde, die Passage über den Peel Sumpf, die Fahrt über die Maas und Rör, bis ans Ende der Bahn zu Maſtricht, welche sich über eine Strecke von 280,120 Metres oder 56 Lieues (174 englische Meilen) ausdehnt.

Die Werke bieten, mit Ausnahme der Dämme und Brücken, keine Schwierigkeiten in der Ausführung dar, und etwa sich erhebende Schwierigkeiten werden, bei dem jetzt so weit vorgeschrittenen Ingenieurwesen, kein Hinderniß sein.

Aus den Sectionen der Eisenbahn ersieht man, daß mehr als die Hälfte derselben eine flache Ebene ist, und daß sich die Erhöhungen zu den Abdämmungen wie eins zu zwei verhalten, während die geringste Abdämmung kaum eins in tausend beträgt, so daß die Werke mit der größten Oekonomie betrieben werden können, was auf einer Bahn, die beabsichtigt ist bedeutenden Verkehr zu haben, von großer Wichtigkeit sein muß.

Was den Ueberschlag betrifft, der sich nach Herrn Themmen auf fl. 42,193,153,—oder fl. 242,489 (ungefähr £20,200) per englische Meile— beläuft, so glaube ich daß diese Summe, wenn die Werke mit der nöthigen Umsicht ausgeführt werden, hinreichen wird. Die Summe, die auf die in Flissingen und Middelburg anzulegenden Docks verwendet werden soll, kann erst später durch die eintretenden Umstände bestimmt werden. Die Kosten der Bahn sollten den Durchschnittspreis der Eisenbahnen des Continents nicht übersteigen. Extra-Ausgaben werden durch die Errichtung von Dämmen und Brücken veranlaßt werden, die, einem von mir auf einer Karte verzeichneten Plan gemäß, Anhäufungen von Alluvial-Land in den Mündungen der Sloe und in dem östlichen Theil der Schelde zur Folge haben würde. Wenn diese Mündungen auf die von mir vorgeschlagene Weise versperrt würden, so würde hierdurch nicht nur der westliche Theil der Schelde gewinnen, weil die Sandbänke, welche die Einfahrt in diesen Fluß verhindern beseitigt würden, sondern es würden hierdurch große Strecken Landes ins Leben gerufen werden, deren Ausdehnung bedeutend genug wäre, um alle Kosten der zu errichtenden Eisenbahn zu bestreiten, während der durch die Liberalität des aufgeklärten Ministers etwa entstehende

Handel mit England dem Lande neuen Wohlstand zuwenden Maſtricht würde.

Schließlich bedaure ich, daß mir der Mangel an Zeit nicht geſtattet mich über dieſen Gegenſtand ſo ausführlich auszuſprechen, als es die Wichtigkeit desſelben verdient; doch nehme ich nicht den geringſten Anſtand zu behaupten, daß kein Project je mehr Ausſichten verſprach oder unter günſtigern Verhältniſſen unternommen wurde als die Fliſſingen-Middelburger, Venloo und Eiſenbahn.

Ich habe die Ehre zu ſeyn

Ihr Ergebenſter

(Unterzeichnet) Georg Rennie.

London, am 18ten Juni 1846.

P.S.—Nähere Details betreffend beziehe ich mich auf den Bericht der Herren Conceſſionäre.

Doch muß ich bemerken,—was mir als ſehr wichtig erſcheint,—daß in Folge der gegenwärtigen Verbeſſerungen beim Bau von Dampfſchiffen ein Schiff den Dienſt zwiſchen Blackwall und Fliſſingen in neun Stunden verrichten könnte.

Flissingen=Middelburger, Venloo und Mastricht Eisenbahn,

die Mündung der Schelde mit der Maaß und dem Rheine über Flissingen=Middelburg, Goes, Bergen=op=Zoom, Breda, Herzogenbusch, Veghel, Helmond, Venloo, Rörmonde und Mastricht verbindend.

Wenn diese Unternehmung der Classe derjenigen zugetheilt werden sollte, die sich vor einigen Monaten der Gunst des englischen Publikums zu erfreuen hatten, oder wenn der Erfolg derselben von derselben Classe von Personen abhinge, die frühere Unternehmungen begünstigte — wenn sich ferner diese Unternehmung nicht durch damit verbundene besonders wichtige und interessante Umstände auszeichnete, so wäre es unnütz, ja sogar unklug, wenn die Eigenthümer auf die Fortsetzung derselben beharrten.

Sie thäten dann weit besser, die großen Summen, die sie bis jetzt auf die Vervollkommnung und Ausführung ihrer Pläne verwendet haben aufzuopfern, als eine noch größere Summe zu wagen, um das bis jetzt Ausgegebene wieder hereinzubringen.

Wenn aber diese Unternehmung wirklich unter solch günstigen Auspicien begonnen wurde, die sie berechtigen nicht unter die oben erwähnten Projecte gezählt zu werden — wenn der günstige Erfolg derselben von Männern abhängt, die über die Prospectus=Manie des verflossenen Jahres hinaus sind — und diese Unternehmung ferner nicht nur von besonders günstigen Umständen begleitet, sondern sogar als eine Folge der Umwälzung in der Handels=Politik Englands als nöthig erachtet wird — dann sind die Eigenthümer derselben berechtigt mit der Ausführung ihres Planes fortzufahren.

Die Abschaffung des abgenützten und nachtheiligen Systems der Protectiv-Zölle, und die von der englischen Nation angenommene aufgeklärte Handels-Politik, muß dem Handel und den Manufacturen sowohl zu Hause als in der Fremde einen neuen Impuls geben.

Der englische Fabrikant wird jedoch unter dem neuen Tarif mit den Fabrikanten des Auslandes concurriren müssen, wo die Lebensbedürfnisse zu viel niedrigen Preisen zu haben sind als zu Hause.

Obzwar das Capital, die Industrie und der Unternehmungsgeist unserer Bürger hinreichen auf erfolgreiche Weise mit dem niedrigen Arbeitslohn des Continents zu concurriren, so liegt es doch in dem Interesse aller Jener, die bei unsern Fabriken betheiligt sind — die Gesellen sowohl als die Meister, die Capitalisten sowohl als die Arbeiter — zur Erleichterung dieser Concurrenz so viel als die Umstände erlauben beizutragen. Und was kann, um diesen Endzweck zu erreichen wichtiger sein, als ohne Unterbrechung und auf hinlängliche Weise mit Lebensmitteln versehen zu werden?

Einige Stunden weit von der Mündung der Themse liegt ein Landwirthschafts-Bezirk, der eine Fläche von einigen hundert englischen Quadrat-Meilen einnimmt, und Getreide jeder Gattung, Hornvieh, Gemüse (sowohl für das menschliche Bedürfniß als zur Fütterung der Thiere) hervorbringt; auch Fische, Geflügel, Butter, Eier und Obst nicht nur in Ueberfluß, sondern in weit größern Quantitäten hat als zum Verbrauch der Einwohner dieses Bezirkes erfordert wird.

Alle diese Nahrungsmittel werden in diesem Bezirk mit bedeutend geringern Kosten hervorgebracht, als zu deren Produzirung hier erforderlich wäre.

Dieser ganze Bezirk jedoch leidet Mangel an vielen Naturproducten Englands, nemlich Kohlen, Eisen u. s. w., mit welchen es jetzt auch nicht versehen wird. Auch besitzen die Einwohner desselben keine jener Produkte, die der Erfindungsgeist und die Industrie Englands hervorbringen. Es gibt nur Wenige, welche die hohen Preise, die für die Zufuhr minder guter Waare von Nachbarländern gefordert werden, bezahlen können oder wollen, und der Absatz solcher Artikel ist daher sehr gering.

Die bis jetzt in England herrschende irrige Meinung mit Rücksicht auf die Protectiv-Zölle, hat bis jetzt die Einwohner dieses Bezirks abgehalten sich

des Vortheils, den ihnen die geringen Productions-Kosten verschaffen, zu bedienen, um England mit ihren Landwirthschaftsprodukten zu versehen und sich dort jene Bequemlichkeiten und Genüsse einzutauschen, welche die Früchte des Fleißes und Erfindungsgeistes dieses Landes gewähren. Die Protectiv-Zölle haben uns daher nicht nur die Zufuhr wohlfeiler Lebensmittel abgeschnitten, sondern haben auch unsere thätigen Arbeiter zu Müßiggang gezwungen, da die Produkte ihres Fleißes von diesem wie von andern wichtigen Märkten ausgeschlossen wurden.

Da der allgemeine Wunsch der Nation von der gesetzgebenden Macht durch die Beförderung des Freihandels befriedigt wird, so werden die Bewohner der Länder, welche sich von der Mündung der Schelde bis zur Maas und dem Rhein erstrecken, eben so willig sein England mit Getreide, Hornvieh, Gemüse u. s. w. zu versehen, als England dieselben zu empfangen, und sie werden gegen diese Artikel die Naturprodukte Englands und die Productionen englischer Geschicklichkeit und Industrie umtauschen.

Das einzige Hinderniß, das einer hinlänglichen und billigen Zufuhr in den Weg steht, sind die Kosten und der Aufenthalt, bis man einen Einschiffungs-Punkt erreicht.

Es existirt zwar am äußersten Ende dieser Alluvial-Fläche ein sicherer und bequemer Hafen—der einzige zwischen der südlichen Küste des englischen Canals und der Nordsee, welcher Schiffen in jeder Witterung und sowohl zur Ebbe- als Fluthzeit zugänglich ist. Dieser Hafen ist Flissingen, an der Mündung der Schelde gelegen und gegenüber, und nur einige Stunden entfernt, von der Mündung der Themse.

Aber die Verbindungsmittel mit diesem Hafen, wie sie jetzt in Holland bestehen, sind weder auf Schnelligkeit noch auf Billigkeit berechnet, und die Einwohner dieses Bezirks würden sich gewiß der angebotenen Vortheile bedienen, wenn der Verkehr mit England mit bloß geringem Aufenthalt und unbedeutenden Kosten bewerkstelligt werden könnte.

Wenn daher durch diese Unternehmung eine billige und schnelle Verbindung zwischen dem innern Theil des Landes dieses Bezirkes und dem am äußersten Ende desselben gelegenen Hafen zu Stande gebracht wird; wenn dieselbe ferner bewirkt, daß die englischen Hafen in Ueberfluß mit wohlfeilen Lebensmitteln versehen werden; und wenn endlich der englischen In-

dustrie durch diese Unternehmung ein wichtiger und ausgebretteter Absatzort eröffnet wird—dann glauben die Unternehmer auf die Unterstützung des Publicums rechnen zu können, und halten sich für berechtigt das Unternehmen fortzusetzen.

Doch es gibt noch einen andern, einen politischen Vortheil, der mit dieser Eisenbahn verbunden ist. Wir haben uns mit unsern frühern Bemerkungen an jenen Theil unserer Mitbürger gewandt, der sich für das Fabrikwesen interessirt. Folgende Bemerkungen legen wir nun Jenen ans Herz, die sich für das britische Indien interessiren oder mit demselben in Verbindung stehen.

Es liegt außer allem Zweifel, daß eine zweite Route nach Indien nöthig ist; denn selbst angenommen, daß die Route über Marseille die kürzeste ist, so kann England doch nicht mit Gewißheit darauf rechnen, daß ihm dieselbe immer zu Gebote stehen wird, und muß daher auf eine andere bedacht sein. Diese Ansicht wird von dem kürzlich erschienenen Bericht der Holländisch-Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft unterstützt, in welchem diese Gesellschaft, außer andern Vortheilen, auf den Transport, von Rotterdam nach Düsseldorf, der nach Indien bestimmten Briefe rechnet.

Die Karte und die Tabellen, die gegenwärtiger Brochure beigefügt sind, weisen aus, daß die Holländisch-Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft, sobald die Bahn von Middelburg nach Venloo vollendet ist, die Hoffnung auf den Transport der nach Indien bestimmten Briefe aufgeben muß.

Die Eigenthümer dieser Concession glauben, daß die zwei oben erwähnten für ihr Unternehmen günstigen Umstände hinreichen sie zu berechtigen, —trotz der allgemeinen Abneigung gegen Anlegung von Capital in Eisenbahn-Unternehmungen—den Fabrikanten und Kaufleuten Großbritanniens, die die Ansichten über Freihandel unterstützen, die folgenden Tabellen und statistischen Resultate vorzulegen, welche beweisen, daß abgesehen von dem Impuls, den die Abschaffung der Protectiv-Zölle unserm Handel mit dem Bezirk durch den diese Bahn bestimmt ist geben muß, und abgesehen davon, daß diese Route die directe von London nach Triest ist, so bietet die Bahn außerdem noch, von der Hafenstadt Flissingen bis zur Maas und dem Rhein, hinreichende Vortheile, um zu einer sichern und vortheilhaften Anlegung von Capital zu ermuntern.

Man kann sich von dem ausgebreiteten Handel Englands mit Mittel-Europa ungefähr einen Begriff machen, wenn man die Tabellen nachschlägt, die unter der Aufsicht der "Lords of the Committee of Privy Council for Trade," von ihrem umsichtigen Secretär, Herrn Macgregor herausgegeben, und auf Befehl der Königin von England beiden Parlaments-Häusern vorgelegt wurden.

Lootsengebühr.

Wir wollen die Ausgaben der Schiffe, die von der See in Amsterdam oder Rotterdam ankommen, einschalten,—die wir den statistischen Tabellen des Herrn Macgregor entnommen haben,—und woraus hervorgeht, welche Ausgaben in großem Maaße vermieden würden, wenn die Schiffe direct nach Flissingen oder Middelburg gingen.

Da die Hafen von Amsterdam und Rotterdam mehr als einen Eingang haben, so ist die Lootsengebühr verschieden zwischen dem Canal von Nord-Holland und der Zuyder-See nach Amsterdam, und dem Durchgang von Helvoetsluys und Brielle nach Rotterdam.

Ein Schiff dritter Classe, von 200 Tonnen, das beladen in Amsterdam einfährt und in Ballast zurückkehrt, bezahlt die folgenden Lootsen- und andere Gebühren.

Beim Eingang in den Canal.	G.	C.
Lootsengebühr von der See . .	21	0
Schleusengebühr	50	40
Tau-Pferdegebühr	72	0
Lootsengebühr auf dem Canal .	12	0
Bei der Rückkehr durch den Canal.		
Lootsengebühr auf dem Canal .	12	0
Schleusengebühr	10	40
Tau-Pferdegebühr	36	0
Lootsengebühr von der See . .	15	0
Gesammtsumme	228	80
	=£19 1	4

Beim Eingang in die Zuyder-See.	G.	C.
Lootsengebühr von der See .	21	0
" " Zuyder-See .	25	0
Lichterschiffe über die Pampus .	35	0
Baken und Pfahlgebühr . .	100	0
Bei der Rückkehr durch die Zuyder-See.		
Lootsengebühr von der Zuyder-See	25	0
" " " See .	17	55
Gesammtsumme	224	32
	=£18 13	10⅗

Die Lootsengebühren für der Durchgang durch die Brielle oder Helvoetsluys sind wie folgt:—

	G. C.		G. C.
Beim Eingang in die Brielle	61 15	Bei Helvoetsluys	79 30
Bei der Rückkehr durch die Brielle	20 75	„ „	21 10
Gesammtsumme	81 90 =£6 16 6	Gesammtsumme	100 40 =£8 7 4

Canal von Nordholland.

Dieser Canal, welcher von Helder bis Amsterdam für Ostindienfahrer schiffbar ist, hat sechzehn Brücken und vier Schleusen, wofür die folgenden Zölle zu bezahlen sind:—

Ein Schiff, das fünf und dreißig Decimetres Wasser zieht, zahlt für jede Reise per Tonne:—

	Beim Eingang. Cents. *d.*	Rückfahrt. Cents. *d.*
Ostindien und oberhalb dem Cap der guten Hoffnung	16=3$\frac{1}{5}$	10=2
Westindien und Südamerica	12=2$\frac{2}{5}$	7=1$\frac{2}{5}$
Mittelmeer und Gibraltar	8=1$\frac{3}{5}$	5=1
Gibraltar bis zum englischen Canal	6=1$\frac{1}{5}$	4=0$\frac{4}{5}$
Norden, englischer Canal und Baltisches Meer	4=0$\frac{4}{5}$	2=0$\frac{2}{5}$

Dann zahlt man ferner 35$\frac{1}{2}$ Cents (7$\frac{1}{2}$*d.*) per Decimetre für jede Schleuse, es sei denn daß drei Viertheile der Ladung in Bauholz bestehen, in welchem Falle die Extra-Gebühr blos 1 Cent ist. Alle diese Gebühren sind um die Hälfte mehr, wenn die Durchfahrt bei Nacht geschieht.

Ein Schiff, das 35 Decimetres Wasser zieht, zahlt außerdem noch 2 Cents ($\frac{2}{5}$*d.*) per Tonne für Taufahrt und Brückengebühr.

	Bei Tag. Cents. *d.*	Bei Nacht. Cents. *d.*
Einmaster	8=1$\frac{3}{5}$	12=2$\frac{2}{5}$
Zweimaster	15=3	20=4
Dreimaster	20=4	24=5

Niederländische Schiffe sind dieser letzten Gebühr nicht unterworfen.

Hafengebühren in Rotterdam.

Hafengebühren, womit ein englisches Schiff von 396 Tonnen in Rotterdam belegt wurde, das aber nach niederländischem Maaß bloß als 314 Tonnen messend besteuert wurde:—

	G.	C.
Lootsengebühr von der See nach Helvoetsluys . .	134	60
Arzt und Quarantaine-Gebühren	38	15
Leuchtthurm- und Bakengebühren an der Küste .	16	90
Lootsengebühr von Helvoetsluys nach Rotterdam. .	63	70
Hafengebühr	23	50
Messung des Schiffes und Schiffszeugniß. . . .	13	25
Tonnengebühr für ein Jahr	370	90
Ein- und Ausfahrtsgebühr	26	51
Manifest und Zollbereiter	12	50
Rettungsboot-Gesellschaft	3	64
Gesundheitszeugniß	7	00
Canalgebühren, Pferde, u. s. w. . . . . . . ,	105	64
	815	50

Andere Gebühren und der Geschäftsgang sind beinahe ganz so wie zu Amsterdam, und durch den Verkehr dieser Stadt mit Rotterdam kömmt der Geschäftsgang dem in London üblichen nahe.

Es ist daher ganz erwiesen, daß die Hafenstädte Flissingen und Middelburg vorzugsweise für den Verkehr zwischen Holland, Deutschland und England gewählt werden würden, und wenn wir ferner die Schwierigkeiten bedenken, welche die Schifffahrt auf der Weser und Elbe im Winter darbieten, so steht zu erwarten, daß der Theil des Verkehrs, den Hamburg und Bremen auf diese Weise verlieren würden, unstreitig der Hafenstadt Flissingen zu Gute kommen würde.

Folgende sind die bedeutendsten Messen Deutschlands.

Achen,	Frankfurt am Main,	Magdeburg,
Berlin,	Frankfurt an der Oder,	Offenbach,
Breslau,	Königsberg,	Stuttgart,
Bring,	Leipzig,	Schemberg,
Braunschweig,	Mainz,	Schweidnitz,
Cöln,	München,	Stettin.

Englische Waaren, die auf diese Messen über Hamburg oder Bremen befördert werden, kommen oft, in Folge der strengen Winter, zu spät an, obzwar sie von England frühzeitig genug abgesandt werden, während dieselben, wenn sie von England direct nach Flissingen geschickt würden,

irgend einen der deutschen Märkte in weniger als acht und vierzig Stunden erreichen würden.

Von Paris wird eine große Quantität Luxusartikel nach Deutschland verführt. Der Transport derselben findet per Nordbahn Statt, dann durch Belgien nach Antwerpen und Breda, von wo aus sie auf der Middelburger Eisenbahn entweder nach Amsterdam, Rotterdam oder dem Haag verschickt werden könnten, oder nach Nimwegen, Emerich, Münster, Osnabruck, Hamburg, Lübeck und St. Petersburg, oder nach Berlin, Bremen und Polen.

Das Gewicht der Waaren, die im Jahr 1844 per Dampfboot von Havre nach Rotterdam, Hamburg und St. Petersburg verschickt wurden, belief sich auf 26,800 Tonnen, deren Werth auf 50,000,000 Franken geschätzt wurde, und die in Pariser Artikeln, leichten gewebten Stoffen, Lyoner Seidenzeug, Champagner, Colonial-Waaren, Korn, und Saamen bestanden, ohne Gold- und Silberbarren, deren Werth sich auf 8,250,000 Franken belief, und 8500 Passagiere miteinzurechnen.

Die Middelburger Eisenbahn ist daher ein Centralpunkt, der Frankreich, England, Belgien, Holland, Preußen und Rußland in Verbindung bringen wird, da alle die großen Bahnen, welche die Hauptstädte dieser Königreiche verbinden, gegen Herzogenbusch convergiren, welches der Mittelpunkt der Middelburger Eisenbahn ist.

Um die Wichtigkeit einer Verbindung Englands mit dem Mittelrhein bei Düsseldorf, welche Stadt das äußerste Ende der vorgeschlagenen Bahn bilden wird, darzuthun, verweisen wir den Leser auf den folgenden Auszug aus den statistischen Tabellen über den Handel Englands mit Deutschland:—

„8. Rheinprovinz und Kleve. — Die Einwohnerzahl dieser Provinz beläuft sich auf beinahe drittehalb Millionen, welche der von verschiedenen europäischen Königreichen gleichkömmt. Der Rhein und die Maas fließen majestätisch durch dieses herrliche, fruchtbare und romantische Land, und diese Flüsse sind durchaus schiffbar. Diese Provinz schließt die alten Kurfürstenthümer Trier und Cöln ein, ferner die Herzogthümer Jülich, Berg und Kleve. Die Hauptstädte sind Achen, Cöln, Trier, Düsseldorf, Kleve und Coblenz. Unter der großen Anzahl von Städten sind, Elberfeld, Barfeld, Salingen, Eupen und Crefeld ihrer Baumwollenzeug-, Wollenzeug-, Seidenzeug und Messerschmiedfabriken wegen berühmt. Die Ufer des Rheins, der Mosel und der Sarre und die Abhänge der Berge sind von Weingärten umkränzt; die Ebenen, Thäler, und Windungen des Landes mit Kornfeldern und Weideplätzen versehen.

Es gibt prächtige Waldungen, obzwar dieselben nur so viel Bauholz abwerfen, als zum jährlichen Gebrauch der Einwohner ausreicht. Der Boden bringt überall so viel hervor als die Einwohner benöthigen. Das Vieh ist von einer ziemlich guten Race, und Schafe werden mehr der Wolle als des Fleisches halber gezogen. Diese Provinz ist in fünf Kreise getheilt. Der Coblenzer Kreis ist gebirgig und erstreckt sich über beide Rheinufer. Die Einwohner eines Theiles dieses sowohl als des Trier Kreises beschäftigen sich hauptsächlich mit Weinbau. In den Bergen wird Eisen, Blei und Salz gegraben. Die Bergebnen und Thäler des Coblenzer und Trier Kreises bestehen aus Ackerland und Weiden. Einige Bezirke des Achner Kreises sind gebirgig und felsig und werden von fruchtbaren Thälern durchschnitten; ein anderer Theil besteht aus Hügeln und Ebenen. Ackerbau und Manufacturwesen (besonders Baumwollenzeug und feine Wollstoffe) haben ihren Sitz zu Achen, Duren, Eupen, Malmedy und Montjoie. Die Achner Näh- und Stecknadeln und die von Burtscheid, Stolberg, u. s. w., so wie die Gärbereien des Achner Kreises bilden eine bedeutende Branche der Industrie. Der südliche Theil des Kölner Kreises ist gebirgig und die Flächen im Norden dieses Kreises, so wie die durch die Anschwemmungen des Rheins gebildeten Theile, sind vorzüglich cultivirt, und produciren Weizen, Roggen und anderes Getreide, Kartoffeln und verschiedene Gattungen Gemüse, Oelsaamen, Obst und etwas Wein. Auch Eisen, Blei und Kohlen hat dieser Kreis. Braune Kohlen werden in der Nähe von Bonn und Bergheim gefunden. Die Baumwollen- und Seidenzeugfabriken der Stadt Köln haben an Bedeutung gewonnen, und die Schifffahrt dieser Stadt auf dem Rhein und ihre Eisenbahnverbindung mit Achen hat nicht wenig zur Herstellung der frühern Wichtigkeit dieser Stadt beigetragen. Der Düsseldorfer Kreis wird von einer zahlreichen Population bewohnt, die sich dem Ackerbau und Fabrikwesen widmet; es kommen 7,415 Einwohner auf die deutsche Quadratmeile. Die Wupper, Rhur und Lippe fließen durch diesen Kreis in den Rhein, der durch denselben nach Holland fließt. Die Thäler, Ebenen und Hügel werden als Weideland benützt, oder es werden auf denselben Getreide und Gemüse cultivirt. Die Bergströme und der Ueberfluß an Kohlen in diesem Kreise haben sehr dazu beigetragen, die Tuch- und Baumwollenzeugfabriken von Elberfeld und Barmen und die Stahlwaaren- und Messerschmiedefabriken von Solingen auf ihre gegenwärtige blühende Stufe zu bringen. Die Rheinprovinz besitzt fünf Städte, deren jede mehr als 20,000 Einwohner hat, nemlich: Cöln mit 68,000, Achen mit 40,000, Barmen mit 27,000, Elberfeld mit 26,000, Düsseldorf mit 25,000 Einwohnern; fünf Städte mit 10,000 bis 20,000 Einwohnern, nemlich: Bonn, Crefeld, Coblenz, Trier und Eupen; fünfzehn Städte mit 5,000 bis 10,000 Einwohnern, und vier und neunzig kleine Städte."

Diese herrlichen Provinzen werden durch die Flissingen-Middelburger und Venloo und Düsseldorfer Eisenbahn in eine Entfernung von bloß zwanzig Stunden vom Londoner Postbureau gebracht.

Die Flissingen-Middelburger Bahn wird sieben Hauptstationen haben, nemlich:

1. Flissingen. — Der Verkehr zwischen diesem Hafen und London wird durch schnelle Dampfschiffe, von Blackwall aus, in zehn Stunden bewerkstelligt werden.

2. Bergen-op-Zoom, am westlichen Theil der Schelde, welches den Handel mit den holländischen und belgischen Städten eröffnen wird.

3. Breda, wo die Bahn mit der nach dieser Stadt auslaufenden Antwerpner Eisenbahn verbunden werden wird, um über Ryssel und Valenciennes die Verbindung mit Frankreich herzustellen.

4. Herzogenbusch, der Mittelpunkt aller holländischen Canäle.

5. Veghel, von wo aus Manufacturen auf der Maas nach Grave, auf der Wahl nach Nimwegen und auf dem Rhein nach Arnheim geschickt werden können.

6. Venloo, wo die Bahn wieder mit der Maas in Berührung gebracht werden wird, und sich mit der Düsseldorfer Bahn und den am Rhein gelegenen Ländern vereinigen soll.

7. Mastricht, wo sich diese Bahn mit der von Lüttich nach Visé* und mit der Achner vereinigen soll.

Die in dem Anhang classificirten Tabellen bezeichnen die Waaren, welche entweder direct oder in transitu von Großbritannien, Holland und dem Norden Europas versandt werden. Diese Tabellen werden dem Kaufmann, der Waaren von London, von Middelburg oder von den Hauptstationen dieser Bahn befördert, zur Richtschnur dienen, um die verschiedenen Produkte, welche in dieser Brochure erwähnt werden, gehörig zu assortiren, und sie ohne Umweg an ihren Bestimmungsort zu spediren.

Der Verkehr wird daher an Regelmäßigkeit gewinnen, und Fracht, Lootsengebühr, Commission, Zins für Niederlagen, Verluste, langer Credit, u. s. w. vermindert werden. Möge daher England ohne Hinderniß in einem ihm wohl gesinnten Lande den Versuch mit Freihandel-Prinzipien machen, und sich gleichzeitig einen dauernden Verbindungsweg mit seinen ostindischen Besitzungen sichern. (Sieh "Times" vom 9ten und 12ten Februar und vom 2ten Juni 1846, und Anhang No. 2.)

Wir verweisen auf den Anhang, welcher die Ein- und Ausfuhr der Niederlande bezeichnet, nebst Angabe der dabei betroffenen Länder.

* Die Concession der Bahn von Mastricht nach Visé ist Eigenthum des Herrn Dronkers, dem sie als eine Ausdehnungsbahn (nach dem 3ten Artikel des königlichen Decrets vom 13ten Februar und 11ten März) zugestanden wurde.

Bericht

des

Herrn Ingenieurs Themmen,

Oberaufsehers der Bahn.

Bemerkungen

über die Eisenbahn

von

Flissingen nach Venloo und Mastricht.

Allgemeine Bemerkungen über den Nutzen und Zweck dieser Eisenbahn.

Ein Blick auf eine Landkarte, welche die geographische Lage Europa's ausweist, reicht hin um zu beweisen, daß die Hafen der Nordsee am bequemsten dazu geeignet sind, um Waaren in das Innere von Mittel-Europa überzuschaffen.

Diese Hafen sind seit Jahrhunderten im Besitz des Handels mit den ausgebreiteten Ländern, die am Rhein und an der türkischen und russischen Grenze gelegen sind.

Diesem Umstand müssen wir den erstaunlichen Wohlstand der Handelsstädte Hamburg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen (und beim Verfall dieser letztern Stadt, Middelburgs) zuschreiben. Selbst heut zu Tage verwenden die Handelsstädte, die Hafen im Norden besitzen, ihre ganze Energie darauf, das Transito-Monopol für Deutschland zu erhalten.

So lange der Transport von Waaren auf vortheilhafte Weise bloß zu

Wasser geschehen konnte, waren Hamburg, Bremen, Amsterdam und Rotterdam die einzigen Nebenbuhler um diesen Zweig des Wohlstandes.

Seitdem jedoch Eisenbahnen angelegt wurden, hat diese Frage eine allgemeinere Ausdehnung gewonnen, und mehr oder minder bedeutende Concurrenz findet seit der Zeit in verschiedenen Richtungen Statt.

Havre wird bald mit dem Ober-Rhein durch eine Eisenbahn vereinigt werden—Antwerpen steht in Eisenbahnverbindung mit Cöln—Amsterdam und Rotterdam besitzen Eisenbahnen, welche die Länder am rechten Rheinufer durchschneiden—Emden bekömmt eine Eisenbahn, die nach Westphalen gehen wird—und Hamburg steht in Eisenbahnverbindung mit Berlin.

Alle diese Bahnen jedoch werden durch einen oder den andern Umstand für den Transport von Waaren nach Deutschland untauglich gemacht: sei es in Folge ihrer zu großen Ausdehnung, wie die Bahn von Havre zum Ober-Rhein; oder in Folge ihrer Section und der daraus entstehenden Schwierigkeiten, wie die Bahn von Antwerpen nach Cöln; oder endlich in Folge der besondern Position der Seehafen, an denen sie gelegen sind, wie die Holländisch-Rheinische oder die Antwerpner Bahn.

Die einzige Verbindungslinie, die daher noch anzulegen übrig bleibt, ist die Bahn von Middelburg zum Rhein—eine Bahn, die den oben erwähnten Unannehmlichkeiten nicht unterworfen, welche unstreitig die directeste ist, und deren Anlegung keine praktischen Hindernisse im Wege stehen.

Der einzige Hafen am Continente, von der Elbe bis zum englischen Canal, der für Schiffe jeder Classe, zu jeder Jahrszeit, bei was immer für Wind und Wetter zugänglich ist, ist der Hafen von Flissingen, oder eigentlich Middelburg, das mit der Rhede von Flissingen in Verbindung steht, wie wir weiter unten zeigen werden.

Der Hafen und die Rhede von Flissingen dienen Schiffen zum Schutz, die vom Sturm überrascht werden, und dienen solchen Schiffen zum Ruheplatz, die bestimmt sind die Schelde hinauf zu segeln.*

* Während des Winters von 1829-30, als die ganze Nordseeküste von schwimmenden Eisfeldern umgeben war, wodurch viele Hafen blockirt wurden, ankerten eine Anzahl verschiedenen Nationen gehöriger Schiffe nichts desto weniger in der Rhede von Flissingen. Unter dieser Anzahl war das Schiff "Charles," von Guernsey, nach Antwerpen bestimmt. Der Capitän dieses

Von der See kommende Schiffe, die nach Hamburg, Bremen, Rotterdam oder Antwerpen bestimmt sind, müssen sich einer Schifffahrt im Inland unterziehen, die nicht ganz gefahrlos ist und zuweilen Aufenthalt verursacht. Die nach Amsterdam bestimmten Schife können diesen Hafen nur nach einer gefährlichen Schifffahrt auf der Zuyder-See erreichen, oder nach einer Canalfahrt von 42 englischen Meilen im Norden Hollands.

Die Schwierigkeiten, die sich Schiffen, die nach Rotterdam bestimmt sind darbieten, sind allgemein bekannt, und der Art, daß viele nach diesem Hafen segelnde Schiffe nach Brouvershaven auf einer der Inseln Seelands gehen müssen.

Um in die Hafen von Amsterdam und Rotterdam einfahren zu können, ist die Umpackung der Waare beinahe immer nöthig, und die Schifffahrt auf den Gewässern dieser Städte verursacht bedeutende Kosten.

Die besondere Lage dieser Hafenstädte ist Schuld daran, daß sie im Winter keine Annäherung gestatten, da die Canäle zugefroren und die Flüsse mit Eis bedeckt sind.

Der Hafen von Middelburg ist an dieser Küste der einzige, der diesen Hindernissen nicht unterworfen ist. Dieser Hafen gestattet die Einfahrt Winter und Sommer, und liegt außerdem der Mündung der Themse gegenüber.*

Durch seine vortheilhafte Lage erreichte Middelburg während des siebzehnten und zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts einen Grad von commerciellem Wohlstand, von dem noch Spuren an seinen Canälen und Quais sichtbar sind, die eine solche Ausdehnung haben, daß sie den größten Schiffen das Ausladen der Güter vor den Thüren der Niederlagen gestatten.

Zu einer spätern Periode verlor Middelburg seinen ausgebreiteten Handel, da die Veränderungen, die das Meer an der Küste der Insel

---

Schiffes hatte von den Verschiffern den Befehl in Flissingen auszuladen erhalten; von da segelte er nach Messina, kehrte von dort mit einer vollen Ladung zurück und langte früher als die in Flissingen überwinternden Schiffe in Antwerpen an. Der eben erwähnte Umstand beweist die großen Vortheile, die von einer in Flissingen nach dem Rhein anzulegenden Eisenbahn für den Handel erwachsen würden.

* Die Eröffnung der Ramsgate Eisenbahn ist von großer Wichtigkeit für diese Unternehmung.

Seeland bewirkt hatte, die Schifffahrt auf den Inlandgewässern und die Verbindung mit dem Rhein und der Maas erschwerten, und hierdurch Rotterdam einen bedeutenden Vortheil an die Hand gab, da diejenigen, welche früher Middelburg den Schiffern geboten hatte, hierdurch ausgeglichen wurden.

Heut zu Tage, wo der Kampf mit andern Waffen geführt wird — wo der Transport zu Wasser einer neuen Weise von Transport Platz machen muß — werden die Vorzüge, die Middelburg vor andern Hafen hat, aufs Neue hervortreten; um so mehr, da die Eisenbahn von Middelburg nach den Rhein- und Maasgegenden, wenn sie auch nicht auf ganz flachem Boden angelegt werden kann, so kann sie es doch auf solchem, der zur Anlage einer Eisenbahn ganz besonders geeignet ist.

Die benannte Eisenbahn kann als der directeste Punkt von der See (und daher von England nach Mitteleuropa) betrachtet werden.

Diese Bahn wird London mit dem Rhein und der Obermaas in Verbindung und Deutschland der englischen Küste so nahe bringen, daß man im Stande sein wird die Reise von London nach Düsseldorf am Rhein in weniger als zwei und zwanzig zu machen.

Die Entfernung von London nach Middelburg beträgt 158 englische Meilen, und die von Middelburg nach dem Rhein 161 Meilen, daher zusammen 319 Meilen. Hiervon werden im Durchschnitt 25 Meilen per Stunde auf der Eisenbahn und 10 Meilen per Stunde mit dem Dampfboot gemacht werden.

Es folgt hieraus, daß wenn zwei Schiffe gleichzeitig an der Mündung der Schelde einträfen (eines nach Middelburg und das andre nach Antwerpen segelnd), so würden die Passagiere und Waaren des erstern ihren Bestimmungsort am Rhein erreicht haben, ehe das andere in den Hafen von Antwerpen eingelaufen ist. Und alle andern Verhältnisse wären in derselben Proportion.

Da die Middelburger Bahn durch die Branchebahn nach Mastricht mit den Eisenbahnen im Osten Frankreichs, und zu Cöln und Düsseldorf mit denen Deutschlands verbunden wird, so wird sie hierdurch von größter Wichtigkeit für ganz Europa.

Die Bahn wird zur Beförderung englischer Briefe nach Ostindien

benützt werden und wird das Hauptverbindungsmittel zwischen England und Mittel- und Osteuropa bilden.*

Nebst diesen vortheilhaften Umständen und dem allgemeinen Nutzen dieser Bahn verdient noch ihre Localwichtigkeit erwähnt zu werden.

Die Bahn durchläuft und verbindet drei bedeutende Provinzen, von denen die erste, Seeland, an landwirthschaftlichen Produkten Ueberfluß hat; die zweite, Nordbrabant, widmet sich mehr dem Fabrikwesen, und die dritte, Limburg, ist ein bevölkertes Land, das bedeutender Entwickelung fähig ist.

Durch die Branchebahn von Venloo nach Mastricht wird die Haupt-Bahn mit den Maas- und Rheinländern in Verbindung gesetzt — Länder, deren Bevölkerung sehr zahlreich ist und sich dem Manufacturwesen widmet.

In Deutschland wird so viel Gewicht auf diese Verbindung gelegt, daß sich Gesellschaften in Düsseldorf und Cöln gebildet haben, um an diesen Orten alle in den Rheinprovinzen bestehenden oder je zu bildenden Eisenbahnen zu vereinigen.

Dieser Zweck kann auf verschiedene Weisen erreicht werden: entweder, wenn eine Bahn von Venloo über Crefeld nach Nuys, gegenüber von Düsseldorf, angelegt wird; oder durch eine Bahn, die zu Venloo anfängt und die zu Gladbach eine Verbindungsbahn mit der von Cöln nach Ruhrort vorgeschlagenen Bahn hätte; oder durch eine Branchebahn von Rörmonde, ebenfalls in der Richtung nach Gladbach; oder durch eine Bahn von Rörmonde nach Duren, einer Station der Eisenbahn von Achen nach Cöln.

Eine Verbindung zwischen dieser Bahn und derjenigen, die jetzt von Achen nach Mastricht angelegt wird, soll in letzterer Stadt bewirkt werden.

Außerdem daß auf Mastricht der Canal und die Eisenbahn der Maas auslaufen werden, wird diese Stadt die Seeland-Bahn in directe Verbindung mit Lüttich, Namur und Frankreich bringen.

Auch die Bahn von Middelburg nach dem Rhein wird mit allen

* Von Middelburg nach der Maas und dem Rhein wird der Verkehr von sieben Festungen beschützt werden.

Eisenbahnen Belgiens und Niederhollands in Verbindung gebracht werden; mit den erstern durch die Bahn von Antwerpen nach Breda; mit den letztern bei Herzogenbusch, wo zwei Bahnen auslaufen werden: die projectirte Bahn von Gerkum nach Herzogenbusch, in Verbindung mit Rotterdam, und die Bahn von Nimwegen über Veghel, wo dieselbe in die Hauptbahn (von Herzogenbusch nach Helmond) einlaufen wird.

Herzogenbusch ist außerdem der Punkt, wo alle Wasserverbindungen, die zwischen Holland, Nordbrabant, Limburg und der belgischen Grenze existiren, zusammenlaufen.

Die Bahn von Middelburg nach Mastricht verbindet daher mehrere volkreiche Bezirke, deren Gesammtzahl sich auf beinahe eine Million beläuft, und die Bahn geht an allen Städten vorüber, in denen diese Bevölkerung concentrirt ist.

Es wäre daher bloß noch zu berücksichtigen, in wie ferne diese Bahn mit andern, rücksichtlich des Waarentransports, zu concurriren hätte.

Die Entfernung von Middelburg nach Düsseldorf (über Venloo und Gladbach) beträgt 52 Lieues (161 englische Meilen).

Middelburg ist von Cöln (über Venloo und Gladbach) 56 Lieues (174 englische Meilen) entfernt.

Die Bahn von Antwerpen nach Cöln ist 49 Lieues (153 englische Meilen) lang.

Die Entfernung von Antwerpen nach Düsseldorf (über Achen und Gladbach) beträgt 53 Lieues (159 englische Meilen).

Auf den ersten Blick scheint die Bahn von Antwerpen nach Cöln für den Transport am vortheilhaftesten zu sein; doch muß berücksicht werden: 1.) daß der Hafen von Antwerpen 18 Lieues (56 englische Meilen) von der See entfernt ist, und daß das Land, welches von der Bahn durchschnitten wird so hügelicht ist, daß ehe das Maasthal erreicht wird, eine Höhe von 177 Metres überstiegen werden muß, und eben so muß, um von dem Maasthale aus das Rheinthal zu erreichen eine Höhe von 255 Metres überstiegen werden; und 2.) daß die Unebenheit des Bodens zahlreiche Krümmungen von sehr engem Radius und mehrere Tunnels verursacht hat. Wenn diese beiden Umstände berücksichtigt werden, so zeigt sich klar, daß diese Eisenbahn mit der, die von Middelburg nach dem Rhein beabsichtigt ist, und die auf einer beinahe flachen Ebene läuft, nicht concurriren kann.

Die Holländisch-Rheinische Bahn hat in dieser Beziehung einen ähnlichen Vortheil über die von Seeland; denn sie wird bei Düsseldorf bloß eine Länge von 40 Lieues (126 englische Meilen) haben, und bei Deutz, gegenüber von Cöln, eine Länge von 47 Lieues (141 englische Meilen). Doch müssen zu diesen Distanzen jene der Hafen von Amsterdam und Rotterdam von der See zugeschlagen werden.

Außerdem haben wir auch bewiesen, daß diese Hafen vor dem von Middelburg (mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit mit der sich ihm Schiffe zu jeder Zeit nähern können) zurückstehen müssen.

Aus diesen Bemerkungen geht daher hervor, daß die Bahn von Middelburg nach dem Rhein am bequemsten für den Verkehr mit Deutschland ist, und die einzige, die im Stande wäre auf eine vortheilhafte und für die Unternehmer günstige Weise mit andern Bahnen zu concurriren.

Richtung dieser Eisenbahn.

Die Stadt Middelburg, im Innern der Insel Walchern, und eine Stunde von Flissingen gelegen, steht mit der See durch einen Hafen in Verbindung, dessen Eingang sich im Norden der Insel, nahe bei der Stadt Vere befindet. Um die Position dieses Hafens zu verbessern, und hierdurch Schiffen, die von der Mündung der West-Schelde ankommen, den Eingang in denselben zu gestatten, sind die folgenden Werke vorgeschlagen worden:

Der Hafen und Canal von Middelburg.

Ein Hafen wird nahe bei der Stadt Flissingen, an der Ostseite derselben, angelegt werden, auf einem Punkt der Küste, in den die Schiffe leicht einfahren und auf der Rhede liegen können. Von da soll ein Canal, in Verbindung mit demjenigen dessen Mündung nahe bei Vere ist, nach Middelburg gegraben werden.

Von dem Hauptcanal soll ein Arm nach den Marine-Depots zu Flissingen ausgedehnt werden.

Bahnhof und Niederlage am Eingang des Hafens.

Am Eingang des Hafens wird ein großes Stück Grund als Bahnhof benützt werden, und es sollen die nöthigen Niederlagen zum Ausladen jener Schiffe eingerichtet werden, die nicht bis nach Middelburg hinaufsegeln.

Canal von Arnemuyde.

Es soll ein neuer Canal bei der Stadt Arnemuyde gegraben werden, der sich in den früher erwähnten Canal ergießen wird.

Dimensionen des Canals.

Die Breite des Hauptcanals wird 50 Metres auf der Oberfläche und 10 Metres am Boden betragen. Die Tiefe des Wassers wird auf solche Weise bestimmt werden, daß die größten Schiffe im Stande sein werden in den Canal einzufahren.

Die Eisenbahn.

Nachdem diese Vorbereitungen getroffen sind, wird eine Eisenbahn angelegt werden, welche die Insel Seeland mit dem festen Lande verbinden soll.

Zu diesem Endzweck soll die Passage der Sloe, welche die Insel Walchern von der Insel Süd-Beveland trennt, durch einen Damm gehemmt werden, dessen Breite sich wenigstens auf 12 Metres belaufen muß, die Länge auf 2270 Metres, und der wenigstens 4 Metres bei hohem Wasserstand hinausragen muß.

Beschreibung der Bahn.

Erste Section.

Zwischen Vlissingen und Middelburg wird die Bahn über den Canaldamm gehen und dann in die Stadt Middelburg einlaufen, wo ein Bahnhof sein wird.

Von Middelburg geht die Bahn südlich nach Arnemuyde, von wo aus sie sich gegen die Passage der Sloe hinneigen wird, die von dem oben erwähnten Damm in der Richtung des nördlichen Dammes der Insel Süd-Beveland durchkreuzt wird.

Die Bahn soll in derselben Richtung und in der Höhe dieses Dammes bis zum Dorf St. Heer Arendskerke fortgeführt werden, ungefähr 6000 Metres ehe man nach Goes gelangt, ohne am Bahnhof des Dorfes Wissekerke anzuhalten, da dieser für Reisende, die von der Insel Nord-Beveland kommen, bestimmt ist.

Von da geht die Bahn in südlicher Richtung nach Goes, indem sie an den Dörfern Kapelle und Biezelinge und im Norden an den Dörfern Kruiningen und Krabbendyke vorbeipassirt.

Von diesem letztern Punkte aus geht die Bahn wieder über den Seedamm bis zum äußersten Norden.

Eindämmungen der Ostschelde.

An diesem Orte, der 4000 Metres nördlich von der Festung Bath liegt, wird die Passage der Ostschelde, die 8020 Metres betragen soll, ihren Anfang nehmen, indem ein Damm aufgeführt wird, dem gleich, der die Passage der Sloe hemmt.

Um die Schifffahrt dieses Armes der Schelde aufrecht zu erhalten, soll über den Damm eine 600 Metres lange Brücke errichtet werden, mit einer Oeffnung, die hinreicht um Schiffe, die diesen Theil des Flusses frequentiren, durchpassiren zu lassen.

Diese Durchfahrt soll in der Richtung des Städtchens Woensdrecht Statt finden.

Von diesem Punkte der Küste des Festlandes aus wird die Bahn eine nördliche Richtung nehmen, indem sie bis ungefähr 2400 Metres von Berghen-op-Zoom an der Außenseite des Seedammes vorüberpassirt; und indem sie die nach Antwerpen führende Landstraße durchkreuzt, wird sie sich den östlichen Festungswerken dieser Stadt, nahe am Fahrweg nach Breda, nähern.

Skizze der zweiten Section.

Von diesem Punkt aus wird sich die Bahn gegen Osten hin erstrecken, indem sie die Dörfer Wouwe, Rozendaal, Etten und Prinzenhage gegen Süden läßt; dann geht sie über den Markfluß und nähert sich der Festung Breda, an der Ostseite dieser Stadt, wo sie die Hauptbahn, die von Holland nach Antwerpen führt, durchkreuzen wird.

Skizze der dritten Section.

Von Breda aus wird die Bahn einer nordöstlichen Richtung folgen, bis zur Stadt Oosterhout, deren Südseite sie sich nähern wird. Von hier aus nimmt die Bahn wieder eine östliche Richtung, indem sie zwischen Loon-op-Zand und die zahl- und volkreichen Dörfer, die den Strich Landesbilden, der Langstraat heißt, durchpassirt.

Bei Loon-op-Zand tritt die Bahn mit der sechs englische Meilen davon gelegenen Fabrikstadt Tilburg in Verbindung.

Zwischen den Dörfern Cromvoirt und Helvoirt nimmt die Bahn wieder eine nordöstliche Richtung, durchkreuzt das Feldlager, dann die Landstraße, die zwischen dem Fort Isabella und dem Dorfe Vucht von Eindhoven nach Herzogenbusch führt. Bei Vucht geht sie über den Fluß Dommel, der Stadt Herzogenbusch entlang, doch 1400 Metres von den Festungswerken derselben entfernt.

Dann geht die Bahn über den Canal von Süd-Willemsvaart, in einer Entfernung von 600 Metres von der Schleuse No. 1, wo die Waaren-Station für Herzogenbusch errichtet werden soll.

Skizze der vierten Section.

Von diesem letzterwähnten Punkte aus folgt die Bahn dem Damm von Süd-Willemsvaart in südöstlicher Richtung, die Höhe dieses Dammes bis nahe an Helmond beibehaltend.

Skizze der fünften Section.

Zwischen Helmond und Venloo nimmt die Bahn wieder eine östliche Richtung, indem sie die beiden Dörfer Deurne und Severnern gegen Süden läßt.

Der Peel Sumpf.

Zwischen diesen beiden Dörfern verfolgt die Bahn ihren Weg über die Sümpfe und Moräste von Peel auf einer Strecke von beinahe sechs englischen Meilen.

Sich Venloo nähernd, passirt die Bahn die Nordseite des am linken Maasufer gelegenen Forts St. Michel, und läuft dann auf den Engpaß

des Forts zu. An diesem Punkte führt sie über den Fluß, passirt dann die Außenwerke der befestigten Stadt Venloo, indem sie den südlichen Punkt erreicht, wo der Bahnhof in einer Entfernung von 600 Metres von der Stadt, zwischen der Maas und der Straße nach Tegelen, errichtet werden soll.

Skizze der sechsten Section.

Von Venloo aus verfolgt die Bahn ihren Lauf dem rechten Maasufer entlang, indem sie sich je nach der Beschaffenheit des Bodens dem Fluß mehr oder weniger nähert. Sie passirt dann die Ostseite des Dorfes Tegelen, nahe an den Dörfern Belfeld und Beisel, und kömmt ganz nahe an die Westseite des Dorfes Swalmen.

Dann führt sie nach Rörmonde, wo der Bahnhof an der Ostseite, in der Nähe der Wälle dieser Stadt, errichtet werden soll.

Bei Rörmonde geht die Bahn über den Rörfluß, nimmt eine östliche Richtung gegen die Landstraße, welche nach Mastricht führt, die sie bei dem Dorfe Echt durchkreuzt, und passirt die Westseite der Dörfer Susteren und Born. Dann folgt sie der Richtung der alten Landstraße, die von Rörmonde nach Mastricht führt, bis ungefähr 3000 Metres von dem Dorfe Elsloo, dessen Ostseite sie passirt, und nähert sich der Maas, in so fern dieß die Unebenheit des Bodens gestattet, um vor Wyk, gegenüber von Mastricht, auf einen Punkte auszulaufen, der die Eisenbahn von Seeland mit der von Achen verbinden soll, und welcher später angegeben werden wird.

Folgendes ist die ganze Länge der Bahn :—

Erste Section	. . . . . .	63,282	Metres.
Zweite "	. . . . . .	35,496	"
Dritte "	. . . . . .	41,534	"
Vierte "	. . . . . .	33,976	"
Fünfte "	. . . . . .	39,214	"
Sechste "	. . . . . .	66,618	"
Zusammen	. . .	280,120	Metres.

oder 56 Lieues zu 5000 Metres (174 englische Meilen).

Die Localitäten, durch welche diese Bahn angelegt werden soll, sind für ein solches Unternehmen höchst günstig, da dieselbe aus geraden Linien von großer Länge bestehen wird, die durch krumme Linien von ausgedehntem Radius verbunden werden. Die geraden Linien sind zwei, drei, und zuweilen vier Lieues lang, so daß die Krümmungen kaum ein Eilftel der ganzen Länge ausmachen.

Der Radius dieser Krümmungen beträgt im Allgemeinen von 1000 bis 9000 Metres, mit Ausnahme einiger geringerer in den Bahnhöfen oder in der Nähe derselben.

In dieser Beziehung wird die Bahn daher einen bedeutenden und außergewöhnlichen Vortheil besitzen.

Section der Bahn.

Ungeachtet der Schwierigkeiten, welche die Fahrt über die Dämme und Arme der See in der Insel Seeland darbietet, und ungeachtet der Unebenheiten des Bodens am rechten Maasufer, kann die Section der Bahn auf vortheilhafte Weise geschehen.

Die größten Abdämmungen auf der Bahn betragen 1 in 400, mit Ausnahme von drei Punkten, wo dieselben 1 in 333 betragen werden, auf Distanzen von respective 1360, 500, und 300 Metres.

Auf der ganzen Länge von 280,120 Metres beträgt die

	Metres.
Länge der flachen Ebenen	143,388
Länge des erhöhten Bodens	78,993
Länge der Abdämmungen	48,739
Zusammen	280,120

Die geringste Erhöhung der Bahn beträgt 1 in 1000 und die geringste Abdämmung 1 in 1143.

Auf der Bahn von Middelburg nach Venloo beträgt die

	Metres.
Länge der flachen Ebenen	114,139
Länge des erhöhten Bodens	57,239
Länge der Abdämmungen	42,124
Zusammen	213,502

Ueberschlag der Kosten dieser Bahn.

Folgende Werke und Gebäude sind nöthig —

1. Die Construction eines Hafens, und die Ausgrabung eines Canals von großem Durchschnitt.

2. Die Eindämmung des Armes der See, der Sloe genannt wird, zwischen der Insel Walchern und Südbeveland.

3. Die Eindämmung der Ostschelde, zwischen der Insel Südbeveland und Nordbrabant, und die Errichtung einer Brücke von 600 Metres, um die Unterbrechung der Schifffahrt zu vermeiden.

4. Die Anlegung der Bahn, nebst den dazu gehörigen Nebengebäuden zwischen Flissingen und Mastricht, über eine Strecke von 280,120 Metres (174 englische Meilen).

Nach genauer Prüfung und gehörigen Messungen wurden die Kosten dieser Werke auf 40,193,153 Gulden (£3,349,429) angeschlagen, und der Herr Concessionär verbindet sich alle Werke für diese Summe zur Zufriedenheit der niederländischen Regierung und ihrer Ingenieurs auszuführen.

	Gulden.
Außer der besagten Summe von	40,193,153
Sind die Kosten der Locomotive u. s. w. . . .	2,000,000
Zusammen	42,193,153

so daß sich die Kosten der Anlegung der Flissingen-Middelburger Eisenbahn mit den dazu gehörigen Nebengebäuden, der Eindämmungen der Sloe und Ostschelde, der Ausgrabungen, der Errichtung der von der Regierung vorgeschriebenen Festungswerke, — kurz aller Werke, die zur Anlegung einer Eisenbahn mit zwei Schienenreihen gehören — nebst Einschluß der Locomotive, Wagen und Gepäckwagen — im Durchschnitt auf 242,489 Gulden (£20,200) per englische Meile belaufen werden.

Wahrscheinlicher Verkehr.

Allgemeine Bemerkungen.

Da Eisenbahnen in vieler Beziehung als noch in ihrer Kindheit zu betrachten sind, so war es bis in letzterer Zeit sehr schwierig correcte Angaben zu erhalten, auf welche man den wahrscheinlichen Verkehr irgend einer Bahn basiren konnte. (Betrachte man den ungeheuern Handel Hollands.)

Unterschied zwischen Local-Verkehr und Transito-Verkehr.

Die Erfahrung hat uns über dieser Punkt aufgeklärt, und belehrt, wie nöthig es sei den **innern Verkehr** eines Landes von dem Transito-Verkehr zu unterscheiden.

Es wird wohl anerkannt werden, daß die Anzahl der Local-Passagiere einer Eisenbahn bedeutend sein muß, und daß hierauf die Hauptquelle der Einkünfte begründet ist: denn die Einwohner ein und desselben Landes, welche von derselben Regierung beherrscht werden, haben eine Unzahl von gegenseitigen Interessen auszugleichen und zu überblicken, welche zu Verbindungen Anlaß geben, die durch größere Schnelligkeit und verringerte Kosten beim Reisen nur noch ausgebreiteter werden.

In vielen Fällen findet dieß Anwendung mit Rücksicht auf den Transport der Waare; denn in einem reichen Fabrikslande übersteigen häufig die Artikel der Local-Consumption und Production den bedeutendsten Verkehr, der durch Transito-Waaren erzeigt wird.

Die Eisenbahn von Middelburg nach dem Rhein leidet jedoch hievon eine Ausnahme, da sie von der See her die directeste Straße durch Deutschland bildet.

Die Berechnungen, die in dieser Absicht gemacht wurden, weisen aus, daß die Anzahl der auf dieser Bahn verschickten Transito-Waaren den Localverkehr übersteigen wird.

Zehnjährige Erfahrung auf den verschiedenen in Europa und Nord-America existirenden Eisenbahnen — und besonders auf den in Belgien

bestehenden — beweist, daß es ein großer Irrthum wäre, wenn man die Einnahme, die durch auf Eisenbahnen Reisende zu erwarten steht, nach denen berechnete, die früher durch die gewöhnlichen Beförderungsmittel erlangt wurden.

Eisenbahnen bringen eine Umwälzung hervor; neue Verbindungen und neue Bedürfnisse entstehen; und Leute, die ihr Geschäft ehedem nicht auf längere Zeit hätten verlassen können, thun dieß später, wenn sie im Stande sind lange Strecken in geringem Zeitraum zu durchfahren. Die Anzahl der unter diese Classe zu zählenden Reisenden ist sehr bedeutend.

Bemerkungen über die Methode der Schätzung der Passagiere.

Wie hoch soll die Anzahl der auf Eisenbahnen Reisenden angeschlagen werden? Soll die Anzahl der auf Fahrstraßen, Dampf- und andern Schiffen Reisenden zehn- oder fünffach genommen werden? Dieß wäre eine eigenmächtige Weise den Localverkehr zu berechnen.

Wir müssen daher wieder die Erfahrung zu Rathe ziehen, die uns lehrt, daß die Anzahl der Passagiere, die auf jeder Station eingeschrieben wurde, zur Einwohnerzahl der Gemeinde, in welcher diese Station gelegen ist in Proportion stand; und diese Proportion ändert sich in umgekehrtem Verhältniß zur Bedeutung der Gemeinde.

Daher haben auch Stationen in Gemeinden von weniger als 6000 Einwohnern zu jeder Zeit folgendes Verhältniß in Rücksicht der Passagiere gezeigt.

Gemeinden von weniger als 1000 Einwohnern — 12·10 Passagiere auf jeden Einwohner.

Gemeinden von 1000 bis 2000 — 11 Passagiere auf jeden Einwohner.

Gemeinden von 2000 bis 3000 — 6·18 Passagiere auf jeden Einwohner.

Gemeinden von 3000 bis 6000 — 4·91 Passagiere auf jeden Einwohner.

Landgemeinden und kleinere Städte haben das Resultat von 5 Passagieren auf jeden Einwohner gegeben.

Städte des zweiten und dritten Grades von 16,000 bis 25,000 Einwohnern — 4,31 Passagiere auf jeden Einwohner.

Beim ersten Anblick könnte es scheinen, daß die oben angegebenen Proportionen mit der allgemeinen Landesbevölkerung in gleichem Verhältnisse stehen, und daß folglich ein so bevölkertes Land wie Belgien durchaus nicht zum Vergleiche dienen kann; allein es ist außer allem Zweifel, daß in Belgien die Thätigkeit der Eisenbahnen rücksichtlich des Personen-Transportes auf einen nur sehr engen Kreis auf beiden Seiten beschränkt ist, und daß dieser Personen-Transport nur von der Bevölkerung, die mit den Bahnen in nächster Verbindung steht, abhängig ist.

So begreift sich auch leicht wie es möglich wird daselbst mit gutem Erfolge Bahnen anzulegen, die mit denen des Staates parallel laufen.

Da die Bahn von Middelburg nach Mastricht gerade eine Richtung zu nehmen beabsichtigt ist, in welcher die Bevölkerung dreier Provinzen sich in größeren Dörfern und bedeutenderen Städten zusammendrängt, die meistens entweder an die Bahn stoßen oder doch nur in sehr geringer Entfernung von derselben liegen, so wird es wahrscheinlich, daß der Personen-Transport hier nicht geringer als in Belgien werden wird.

Von diesen Betrachtungen geleitet, haben wir für den Transport der Inland-Passagiere das obige Verhältniß angenommen.

Ausdehnung der Reisen für Personen.

Was die wahrscheinlichen Entfernungen betrifft, die Reisende zurücklegen, so glauben wir, daß die Central-Punkte der Bevölkerung auch die Punkte sein werden, nach denen sich der größte Verkehr hinbewegen wird.

Durchreisende.

In Bezug auf Passagiere, die durch das Land passiren, fehlt es uns allerdings an Angaben, um die wahrscheinliche Anzahl zu bestimmen. Da aber einerseits die in Frage stehende Eisenbahn die Hauptverbindungsbahn zwischen Deutschland und England und zu gleicher Zeit zwischen Deutschland und den transmarinischen Ländern werden; andererseits aber diese Bahn an zwei Punkten mit den belgischen, und folglich auch mit den französischen Eisenbahnen in Verbindung treten wird; so sieht man leicht ein,

daß der Personen-Transport von bedeutender Ausdehnung sein muß. Wir treten sicherlich der Wahrheit nicht zu nahe, wenn wir die Zahl von 40,000 Passagieren annehmen.

Emigranten.

Eine besondere Classe von Passagieren muß bei dieser Eisenbahn nicht außer Acht gelassen werden, nemlich die der Emigranten nach Amerika.

Die Zahl der jährlichen Auswanderer von Europa wurde auf 100,000 Personen geschätzt. Vom Mittelpunkte Europa's ausgehend begeben sich diese nach den Häfen von Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen, oder nach dem von Bremen.

Um nach Havre zu gelangen, segeln die deutschen Emigranten entweder den Rhein hinab nach Rotterdam, oder sie fahren auf der Eisenbahn nach Antwerpen, und setzen von diesen zwei Plätzen in Dampfschiffen nach Havre über.

Man kann mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß Familien es vorziehen würden sich nach dem Hafen von Middelburg zu begeben, wo sie sich sogleich bei ihrer Ankunft weiter einschiffen könnten. Der fünfte Theil der Emigranten also würde durch die Eisenbahn die ganze Bahn entlang befördert werden, und zwar zu dem herabgesetzten Preise von sechs Cents per Lieue.

Vieh.

Es kann als gewiß angenommen werden, daß auf einem Theile der Bahn der Vieh-Transport von höchster Bedeutung sein wird, da von dort Vieh in großer Menge sowohl nach Frankreich als auch nach England exportirt wird. Ohne Zweifel wird von dieser Seite der Transport sehr einträglich sein. Es wäre allerdings schwierig, nur mit einiger Bestimmtheit die Anzahl des Rindviehs und der Schafe anzugeben, welche auf dieser

Bahn befördert werden würden; doch können wir wohl folgendes mit vieler Wahrscheinlichkeit voraussetzen: 4000 Züge mit Schafen, jeder durchschnittlich aus 25 Stück bestehend, und 1000 Züge mit Ochsen und Schafen, jeder aus 8 Stück bestehend.

(Sieh auch hierüber den Artikel aus der "Times," im Anhange, über Lebensmittel und Importation.)

Jede Woche geht ein Dampfboot von Flissingen und Middelburg mit Schafen nach Dünkirchen; diese kommen durchschnittlich auf 13s. das Stück in Middelburg. Von Dünkirchen werden sie nach Paris gesendet, eine Entfernung von 60 Lieues oder 180 engl. Meilen.

Local-Waaren-Transport.

Unsere Berechnungen des wahrscheinlichen Waaren-Transportes gründen sich auf sehr detaillirte statistische Nachrichten von den Handels-Commissionen und Handels-Kammern.

Die Dokumente hierüber sind unserem Berichte beigefügt. Daraus haben wir die Details über den inneren oder Localverkehr entnommen, wie wir denselben im Anhange in den dahin bezügigen Uebersichten festgestellt haben.

Bei der Berechnung dieses Verkehrs haben wir einen Theil der Waaren in Anschlag gebracht, die fortwährend zu Wasser werden befördert werden, da nach unserem Dafürhalten diese Eisenbahn der Ordnung der Dinge ein ganz anderes Ansehen geben, und zwischen dem Erzeuger und Abnehmer der Artikel eine Verbindung herstellen wird, die jedes kostspielige Mittel durchaus unnöthig macht.

Als eine hieher gehörige Bemerkung müssen wir nur noch beifügen, daß die Provinz Seeland beträchtliche Quantitäten Korn produzirt, die nach allen Seiten hin versendet werden, und daß die Leichtigkeit des Transportes, welche die Errichtung einer Eisenbahn gewähren wird, eine vermehrte Produktion dieses so wichtigen Lebensbedürfnisses zur Folge haben muß.

Der Provinz Nord-Brabant, die äußerst blühende Manufaktur besitzt,

fehlt es nur an direkteren und schnelleren Verbindungsmitteln, und ihre Produktion wird sich sogleich um ein Bedeutendes erhöhen. Wir können nicht umhin noch zwei Artikel zu erwähnen, die mit jedem Jahre an Wichtigkeit gewinnen, und deren Importation durch die Errichtung einer Eisenbahn ganz besonders begünstigt werden wird; wir meinen Fische und Heu.

Fische.

Sobald die Eisenbahn zu Stande gebracht ist, die Flissingen mit dem Rhein in Verbindung setzt, wird sie für England und Holland ein sehr bequemes Mittel werden, in der Nordsee gefangene Fische nach Deutschland zu versenden; und man berechnet daß jährlich 20,000 Tonnen Fische nach dem Inneren von Europa gehen werden.

Heu.

Der hohe Preis, in welchem Heu in London steht, veranlaßt die Holländer, einen großen Theil ihres Vorrathes dahin zu schicken. Die Einfuhr dieses Artikels wird bedeutend vermehrt werden, sobald man anfängt, denselben in einen kleineren Umfang zusammenzupacken, wodurch er sich besser für den Transport per Dampfboot und Eisenbahn eignen wird. Die gegenwärtige Ausfuhr von Heu berechnet man auf 24,000 Tonnen, von denen ein Theil nach England geht; und da die Eisenbahn es leicht machen wird, diese ganze Quantität vortheilhaft zu exportiren, so können wir die Zahl von 24,000 Tonnen annehmen, die auf einer Strecke von ungefähr 20 Lieues oder 60 engl. Meilen befördert werden würden.

Waaren-Transito.

Da es bei der Errichtung der Eisenbahn von Middelburg nach dem Rhein Hauptzweck ist, den Waarentransport nach Deutschland zu erleichtern,

so folgt natürlicherweise, daß von dieser Seite aus der Bahn das bedeutendste Einkommen werden muß. Wir müssen hier jedoch den Durchgang der Waaren, die Holland nach dem Rhein hin versendet, von dem der in Deutschland eingeführten englischen Manufactur-Waaren unterscheiden. Wir werden demnach diese zwei Branchen besonders aufzählen, und unsere Berechnungen auf die offiziellen statistischen Nachrichten stützen, die wir dem Handels-Tarif der englischen Handels-Commission und den Listen über Einkommen und Handel des Jahres 1844 entnommen haben.

In Bezug auf den Handel Belgiens und der Niederlande wollen wir nur bemerken, daß nach den jüngst erschienenen Berichten die folgende Anzahl von Schiffen jährlich in die unten genannten Häfen einläuft.

Amsterdam	2,083	Schiffe,	mit ungefähr	347,411	Tonnen.
Rotterdam .	1,376	„	„	297,560	„
Middelburg	67	„	„	13,400	„
Antwerpen .	1.300	„	„	209,273	„
	4,826	Schiffe.		867,644	Tonnen.

Wenn der Hafen von Middelburg in besseren Stand gesetzt wird, oder mit anderen Worten, wenn diese alte Handels-Hauptstadt mit einem neuen Hafen geschmückt wird, in den große Schiffe bei jedem Wetter einlaufen können, und der durch die Errichtung einer Eisenbahn mit Deutschland, Frankreich und Belgien in direkte Verbindung gesetzt wird; so wird es wahrscheinlich, daß Middelburg wenigstens den vierten Theil des obgenannten Verkehrs in Anspruch nehmen wird, den wir auf 1200 Schiffe mit durchschnittlich 217,000 Tonnen annehmen.

Die oben angeführten englischen Statistiken erwähnen, daß Amsterdam und Rotterdam jährlich 50,000 bis 60,000 Tonnen Waaren nach dem Rhein exportiren. Unter diesen Umständen kann mit Zuversicht angenommen werden, daß Middelburg an den Ausfuhren dieser zwei Häfen, so wie auch an den Ein- und Ausfuhren von Antwerpen Theil haben wird. Die Ausfuhr nach dem Rhein wird auf 60,000 Tonnen geschätzt, und wir halten dafür, daß Middelburg allerwenigstens 5000 Tonnen Waaren

auf der Ober-Maas über Mastricht, und eine gleiche Quantität für die Nord-Provinzen exportiren wird, die durch Herzogenbusch passiren werden. Die schon oben erwähnten Verzeichnisse stellen alle Vortheile ans Licht, die man sich von dieser höchst wichtigen Bahn versprechen kann, und zeigen, daß der Verkehr zwischen Großbritannien und Deutschland sich auf 187,820 Tonnen beläuft, Kohlen nicht mitgerechnet. Wir bemerken jedoch, daß die Angabe den Verkehr mit Preußen, Hannover und Oesterreich nicht miteinschließt.

Wenn wir alle Schwierigkeiten und Verzögerungen in Betrachtung ziehen, welche durch Fluß-Schifffahrt verursacht werden, so sind die Vortheile einer direkten Bahn von Flissingen nach Düsseldorf, besonders für England, augenscheinlich; denn wir können mit einem großen Grad von Zuverlässigkeit behaupten, daß ungefähr 187,820 Tonnen Waaren auf der ganzen Ausdehnung dieser Bahn nach und von England befördert werden werden; denn wenn es auch nicht unwahrscheinlich erscheint, daß man fortfahren wird, den Verkehr in gewissem Grade durch die nördlichen Häfen zu bewerkstelligen, so kann man auf der anderen Seite voraussetzen, daß der Unterschied durch den Verkehr mit Hannover und Preußen reichlich ausgeglichen wird, — den wir durchaus nicht in Anschlag gebracht haben. Darüber kann kein Zweifel obwalten, daß das System eines freien Verkehrs den Handelsverbindungen zwischen Großbritannien und Deutschland neues Leben geben wird.

Exportation von den nördlichen niederländischen Provinzen.

Eine andere Quelle für das Einkommen der Eisenbahn wird auch durch die Ausfuhren von den nördlichen Provinzen Hollands eröffnet werden. Ein Sendschreiben, von dem belgischen Consul zu Gröningen veröffentlicht, zeigt, daß diese letztere Provinz jährlich nach Belgien 11,102 Tonnen Korn, 800 Tonnen Wachskuchen, und 90 Tonnen Butter versendet.

Wenn diese Artikel späterhin auf den Eisenbahnen von Gröningen und Overyssel, die jetzt im Bauen sind, geschickt werden, so werden sie aller Wahrscheinlichkeit nach auf unserer Eisenbahn von Nimwegen nach

Veghel weiter befördert und durch die Seeland-Eisenbahn bis nach Breda gebracht werden.

Einkommen des Hafens von Middelburg und der Passage über die Sloe.

Zu dem Einkommen der Eisenbahn kömmt auch das des Hafens von Middelburg, und die Zolleinnahme bei der Passage über die Sloe.

Um die Einnahmen von diesen Quellen aus zu berechnen, haben wir als Basis den wahrscheinlichen Schifffahrtsverkehr im Hafen von Middelburg genommen, und den der Küstenschifffahrt, welche gegenwärtig zwischen den Inseln Walcheren und Süd-Beveland durch die Passage über die Sloe besteht, und die man in der Folge auf dem Kanal durch die erstere dieser Inseln treiben würde.

Indem wir den gegenwärtigen Stand der Schifffahrt, so wie er aus authentischen Quellen hervorgeht, zu Grunde legen, so kommen wir zu einem Resultate, dessen Minimum, wie unser Anhang zeigt, 146,288 fl. beträgt, ohne die jährliche Beisteuer zu berechnen, welche die Provinz Seeland zu geben geneigt ist, um das Unternehmen für Errichtung eines neuen Hafens zu fördern.

Kohlen.

Außer der Einnahme, die einer Eisenbahn von Middelburg nach der Maas durch den Handelsverkehr erwächst, wie im Vorhergehenden nachgewiesen, kann sich diese Bahn noch einen besonders glücklichen Erfolg von dem Umstande versprechen, daß sie auf der einen Seite sich bis an die See erstreckt, während sie auf der anderen die Kohlenlagen von Kerkenrade, in in der Nähe von Mastricht berührt. Dieser Umstand macht es möglich, daß diese Bahn von der See aus die Kohlen von England und Belgien, und von der Maas aus die von den obengenannten Gruben zu Kerkenrade, in das Innere des Landes führen wird.

Um uns der Wahrscheinlichkeits-Summe zu nähern, die der Transport dieses Artikels veranlassen wird, wollen wir uns der Resultate bedienen, welche die Untersuchung über den Gebrauch von Kohlen in Belgien gegeben hat. Eine Vergleichung der Statistiken über die Handels-Steuern, von Herrn Dethenn angestellt, zeigt, daß der durchschnittliche Gebrauch von Kohlen für jeden Bewohner von Brabant auf 662 Kilogrammes berechnet werden darf.

Natürlich muß man berücksichtigen, daß in den Provinzen Seeland und Nord-Brabant der Kohlenbedarf nicht so beträchtlich werden würde als er es in Belgium ist; aber wir treten gewiß der Wahrheit nicht zu nahe, wenn wir für jeden Bewohner den künftigen Bedarf auf 450 Kilogrammes annehmen, was nur zwei Drittheile der Quantität beträgt, die im belgischen Brabant verbraucht wird.

Die drei Provinzen, durch welche die Eisenbahn geht, haben zusammengenommen eine Bevölkerung von 752,465 Seelen, und der Kohlenbedarf wird also nach unserer Annahme 340,000 Tonnen betragen, welche, wie man berechnen kann, durch die Eisenbahn über eine Strecke von 10 Lieues transportirt werden. Nimmt man nun für die Tonne 20 Cents per Lieue an, so erwächst daraus eine Einnahme von 630,000 fl.—eine Summe, von der wir nur die Hälfte angenommen haben.

Anhäufung und Eindämmung von Alluvial-Land.

Wir haben im Anfang dieser Notiz bemerkt, daß sich das Alluvial-Land um die Insel Seeland sehr vermehrt. Die Anhäufung dieses Bodens verursacht die Eindämmung der Polder (Weideland), die sehr im Werthe steigen. Wenn diese Anlagen der Natur durch menschlichen Erfindungsgeist und Fleiß unterstützt werden, so entsteht der Boden mit unbegreiflicher Schnelligkeit. Diejenigen, die mit den Eigenschaften der Gewässer, die diese Inseln durchschneiden, vertraut sind, und die Werke kennen, die dort jedes Jahr angelegt werden müssen, werden wohl die Richtigkeit unserer Bemerkung bestätigen. Nichts ist für die Anhäufung von Boden so günstig, als die Eindämmung jener Arme der See, welche die Seeland-Inseln

trennen. Es steht daher zu erwarten, daß in Folge der zur Anlegung der Eisenbahn nöthigen Werke, die Passage der Sloe bald ausgefüllt sein wird, und daß jener Theil der Insel Süd=Beveland, der an der östlichen Seite der Schelde gelegen ist und von diesem Fluß verschlungen wurde, der See wieder abgewonnen werden wird. In Folge dieses Resultats wird eine große Strecke Landes im Laufe einiger Jahre, mit verhältniß=mäßig sehr geringen Kosten, von Dämmen umgeben sein, woraus sich ein unberechenbarer Nutzen für die Eisenbahngesellschaft ergeben wird.

Auszug der muthmasslichen Einkünfte der Eisenbahn.

Aus der vorhergehenden Uebersicht haben wir die Einkünfte der Eisenbahn und andre daraus entstehende Vortheile auf folgendes geschätzt:—

1.	950,000 Reisende auf einer Strecke von 5·69 Lieues zu fl. 0·905 per Reisenden	fl. 860,057
2.	40,000 Reisende auf einer Strecke von 37·75 Lieues zu fl. 7·994 per Reisenden	319,760
3.	20,000 Emigranten auf einer Strecke von 41 Lieues zu fl. 2·46 per Emigranten	49,200
4.	Locale Güterfracht von 179,133 Tonnen über eine Strecke von 17·98 Lieues zu fl. 4·5924 per Tonne	822,642
5.	Transport von Vieh und Schafen—	
	1000 Fuhren Vieh zu fl. 7·56	7,560
	4000 Fuhren Schafe zu fl. 7	28,000
	(Siehe obgenanntes Memorandum.)	
6.	Transport von Fisch nach Deutschland, 20,000 Tonnen zu fl. 9·60	192,000
7.	Transport von Heu nach England, 24,000 Tonnen zu fl. 4·50	108,000
8.	Waaren=Transport verursacht durch den Handel von Holland mit Deutschland und der Ober=Maas, 70,000 Tonnen zu fl. 10·513	735,891
	Vortrag . .	fl. 3,123,110

	Uebertrag	fl. 3,123,110
9.	Waaren, die von den nördlichen Provinzen nach Belgien befördert werden: 11,992 Tonnen über ungefähr 11·4 Lieues zu fl. 2·669 per Tonne	32,018
10.	Transito-Waaren entstehend aus dem Handel Großbritanniens mit Deutschland, 187,820 Tonnen zu fl. 10·539 .	1,979,456
11.	Einkünfte von Reisenden gehöriger Bagage, kleinen Packeten, Specie, u. s. w.	147,806
12.	Betrag der Zölle des Canals und Hafens zu Middelburg und der Passage auf dem Damme der Sloe . .	146,288
13.	Transport von 170,000 Tonnen Kohlen . . .	340,000
	Summe . . .	fl. 5,768,678

Kosten der Betreibung und Unterhaltung der Bahn.

Da eine große Anzahl von Packeten durch gemengte Züge, die sowohl Passagiere als Waaren befördern, transportirt werden können — um die Locomotivkraft vortheilhaft zu benützen — und da die für Transitowaaren bestimmten Wagen immer voll geladen werden können; so kann diese Eisenbahn auf eine für die Gesellschaft höchst vortheilhafte Weise eingerichtet werden.

Da der Plan und die Section dieser Bahn so wenige Krümmungen und durchaus keine steilen Abdämmungen haben, so wird hierdurch der Gang des Locomotives sehr erleichtert und die Ausgabe sehr vermindert werden.

Auf diese Rücksichten gestützt schätzen wir die jährlichen Kosten für die Betreibung und Unterhaltung der Bahn, mit Einschluß der Unterhaltung des Canals und Hafens zu Middelburg und der Passage über die Sloe und Ostschelde, auf 40 per Cent. der obenerwähnten gänzlichen Einnahmen.

	Gulden.
Wir schätzen die gänzliche Einnahme auf	5,768,678
Die Ausgaben für Betreibung der Bahn, Salaire u. s. w. auf	2,172,111
Es bleibt daher ein Reinprofit von . .	3,596,567

oder ungefähr 8 per Cent. des Capitals, das zur Anlegung der Bahn und Nebengebäude und zur Betreibung derselben erforderlich ist.

Diese Einnahme kann noch bedeutend vermehrt werden durch die Austrocknung des Alluvial-Landes, welche durch die Anlegung dieser Bahn sehr erleichtet werden wird. Die obigen Berechnungen sind auf den kaufmännischen Unternehmungsgeist der Gegenwart und auf die jetzigen Verhältnisse des Landes gegründet durch welche die Bahn gehen soll. Es unterliegt jedoch nicht dem geringsten Zweifel, daß eine dem allgemeinen Verkehr so günstige Eisenbahn dazu beitragen wird den Handel des Landes, durch welches sie beabsichtigt ist, zu entwickeln, und den Wohlstand der Einwohner auf die vortheilhafteste Weise zu befördern.

(Unterzeichnet) Themmen,

Ingenieur und Oberaufseher der Bahn.

Middelburg, am 23sten Januar, 1846.

Anhang.—No. 1.

Tabelle über den Werth der Einfuhrs- und Ausfuhrs-Artikel der Niederlande, mit Benennung der mit denselben in Handel stehenden Länder.

Länder.		Einfuhr.		Ausfuhr.
		Gulden.		Gulden.
Deutschland und die Rheinländer		11,561,500		64,258,000
England		48,427,000		22,538,500
Frankreich		9,053,000		13,147,500
Nord-America: Vereinigte Staaten		17,303,000		2,288,500
Nord-America: Andre Orte		. . . .		
Hanse-Städte		5,460,000		7,894,000
Preußen		5,907,500		5,071,500
Italien: Toscana	592,500	1,135,500	23,000	8,343,000
Italien: Beide Sicilien	368,000		8,320,000	
Italien: Sardinische Staaten	175,000			
Italien: Römische Staaten	. . .			
Westindien: Cuba und Porto-Rico	8,224,000	8,473,500		488,500
Westindien: Hayti	249,500			
Westindien: Andre Orte	. . .			
Belgien		3,255,000		5,534,500
Rußland		3,720,500		2,321,000
Süd-America: Brasilien		3,689,000		61,500
Süd-America: Staaten von Rio de la Plata		1,052,000		
Süd-America: Andre Orte				
Norwegen	3,432,000	3,913,000	464,500	805,000
Schweden	481,000		340,500	
Hannover		1,356,500		776,500
Dänemark		904,000		1,007,000
Portugal		1,058,000		428,000
Spanien		968,500		450,000
Oestreich		625,500		43,000
China		565,500		
Türkei		340,000		41,000
Andre Länder		416,000		86,500
Holländische Colonien: Ostindien		57,819,500		11,879,000
Holländische Colonien: Westindien		6,110,500		2,016,000
Gesammtsumme		193,114,500 od. £16,092,875		149,478,500 £12,456,542
Gesammtsumme von 1839		197,935,500 od. £16,494,265		143,696,000 £11,974,667

Eine Analyse der folgenden Tabelle zeigt uns das Verhältniß, per Cent, des Handels, den jedes Land mit Holland hat.

Deutsche Staaten	Deutschland und der Rhein	23.2
	Hanse-Städte	3.6
	Preußen	4.0
	Andre Länder	0.8
England		22.0
Frankreich		6.6
Nord-America (Vereinigte Staaten)		3.9
Oestreich und andre Italienische Staaten		2.3
Spanische Antillen und Hayti		1.7
Belgien		1.9
Rußland		2.9
Brasilien und Staaten von Rio de la Plata		0.9
Schweden und Norwegen		1.9
Spanien und Portugal		0.8
Dänemark		0.4
Holländisches Indien		22.5
Andre Länder		0.6
	Zusammen	100.0

Um aber zu beweisen, daß dieser Handel für die Eisenbahn von Flissingen vortheilhaft sein wird, müssen wir ausführlicher zu Werke gehen. Wir müssen uns überzeugen, aus welchen Artikeln der Handel Hollands mit England besteht und auch aus welchen Artikeln dessen Handel mit den deutschen Staaten und Oestreich besteht.*

Die Haupt-Artikel, welche den Holländischen Handel in 1840, ausmachten, waren folgende:—

Einfuhr.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, aus welchen die Haupteinfuhr stattfindet.	fl.
Zwirn und Gewebe aus Baumwolle	21,227,800	England	19,261,800
		Deutschland und der Rhein	743,500
		Belgien	664,500
		Frankreich	556,500
Wolle	4,936,000	England	4,331,000
		Frankreich	383,300
		Deutschland und der Rhein	131,500
Seide	4,797,500	Deutschland und der Rhein	3,531,000
		England	747,500
		Frankreich	468,500

* Einem Decret vom 28sten September 1816 gemäß, werden Rechnungen in Gulden zu 100 Cents geführt; zwölf Gulden sind einem Pfund Sterling gleich, oder eher etwas mehr.

Einfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, aus welchen die Haupteinfuhr stattfindet.	fl.
Zwirn und Gewebe aus			
Hanf und Leinen . .	984,500.	England	525,850
		Deutschland und der Rhein	164,500
		Belgien	122,000
		Rußland	82,500
Andre Sorten . . .	10,279,250.	England	4,216,000
		Vereinigte Staaten . .	2,848,000
		Deutschland und der Rhein	1,043,500
		Frankreich	965,500
		Hanse=Städte . . .	410,750
		Surinam	352,000
Kaffee	33,701,000.	Holländisches Indien . .	31,859,000
		Brasilien	997,500
		England	539,000
		Hayti und Cuba . . .	179,500
Zucker	29,367,000.	Holländisches Indien . .	14,926,500
		Cuba und Porto=Rico .	7,876,000
		Hanse=Städte	2,732,500
		Brasilien	2,627,000
		England	1,030,500
Färbe=Stoffe und Farben .	11,919,000.	Holländisches Indien . .	7,118,000
		England	3,474,000
		Frankreich	413,500
Taback	10,518,500.	Vereinigte Staaten . .	9,109,500
		Hanse=Städte	595,000
		England	343,500
		Holländisches Indien . .	317,500
Metalle, roh und verarbeitet.			
Nägel, Eisendraht u. s. w.	1,614,000.	England	904,000
		Belgien	314,500
		Deutschland und der Rhein	287,000
Andre Sorten	7,504,500.	England	3,196,500
		Holländisches Indien . .	3,163,500
		Schweden und Norwegen .	324,500
		Hanse=Städte	252,500
		Deutschland und der Rhein	207,500
Korn und Mehl.			
Weizen, Roggen und Mehl	6,654,000.	Preußen	3,767,500
		Deutschland und der Rhein	2,042,000
		Rußland	221,000

Einfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, aus welchen die Haupteinfuhr stattfindet.	fl.
Korn und Mehl (fortgesetzt).			
Gerste, Haber u. s. w. .	927,500.	Preußen	323,000
		Deutschland und der Rhein	197,500
		Rußland	186,000
		Dänemark	146,000
Geistige Getränke.			
Wein, Branntwein, und andre geistige Getränke	4,702,500.	Frankreich	2,828,000
		Deutschland und der Rhein	945,500
		Spanien und Portugal .	579,500
Rum u. s. w.	1,296,000.	Holländisches Indien . .	1,157,500
Baumwolle und Wolle . .	4,623,000.	Vereinigte Staaten . .	1,840,500
		England	1,736,000
		Frankreich	678,000
		Holländisches Indien . .	335,000
Holz.			
Verarbeitet	3,051,500.	Schweden und Norwegen .	1,894,000
		Rußland	590,000
		Preußen	360,000
Gefärbt	817,000.	England	277,500
		Vereinigte Staaten . .	240,500
		Hayti	107,500
Möbel	79,000.	Vereinigte Staaten . .	35,000
		Hanse-Städte	18,500
Oehl-Samen	3,958,000.	Hannover	1,198,000
		Rußland	858,000
		Preußen	658,500
		Dänemark	604,500
Leder und Häute	3,181,500.	Rio de la Plata . . .	965,000
		England	768,500
		Holländisches Indien . .	483,500
		Frankreich	352,000
Spezereien und Eßwaaren .	30,43,000.	Holländisches Indien . .	2,181,500
		England	387,000
		Vereinigte Staaten . .	237,000
		Frankreich	82,500

Einfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, aus welchen die Haupteinfuhr stattfindet.	fl.
Oehle zum Gebrauch für Künstler	2,380,000. .	Norwegen	858,500
		Vereinigte Staaten . .	646,500
		England	379,000
		Preußen	146,500
		Hanse=Städte	132,500
Reis	2,069,000. .	Holländisches Indien . .	981,000
		England	779,500
		Vereinigte Staaten . .	282,000
Obst, getrocknet und frisch .	1,926,000. .	Spanien und Portugal .	551,500
		Frankreich	361,000
		England	357,000
		Oestreich	247,000
		Griechenland	165,000
		Beide Sicilien und Toscana	135,000
Kohlen	1,644,000. .	England	1,219,500
		Belgien	235,500
		Deutschland und der Rhein	189,000
Modewaaren und Quincaillerie	1,486,000. .	England	512,000
		Frankreich	448,500
		Deutschland und der Rhein	387,000
Hanf und Leinen	1,484,000. .	Rußland	1,040,500
		Preußen	371,000
Talg u. s. w.	1,396,000. .	Vereinigte Staaten . .	881,500
		England	255,500
		Rußland	101,500
		Frankreich	59,000
Thee	1,376,000. .	China	565,500
		Holländisches Indien . .	498,000
		Vereinigte Staaten . .	154,000
		Hanse=Städte	83,000
Arzeneiwaaren	1,324,000. .	England	429,000
		Deutschland und der Rhein	198,500
		Frankreich	169,500
		Holländisches Indien . .	137,000
		Türkei	105,000
Porzelan, Fayence und Steingut	958,000. .	England	526,500
		Belgien	265,000
		Frankreich	109,500

Einfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, aus welchen die Haupteinfuhr stattfindet.	fl.
Asche u. s. w.	771,500. .	Vereinigte Staaten . .	288,000
		Rußland	172,000
		Toscana	167,000
Chemische Salze und Producte	663,500. .	England	408,500
		Spanien und Portugal .	84,000
		Deutschland	45,000
Roßhaar, Federn, u. s. w. .	566,500. .	England	201,500
		Rio de la Plata . . .	86,500
		Deutschland und Preußen .	84,500
		Frankreich	64,000
		Rußland	63,000
Fische, frisch und gesalzen . .	509,500. .	Norwegen	499,500
Pech, Theer und Harze . .	437,500. .	Vereinigte Staaten . .	146,000
		Rußland	116,500
		Frankreich	87,500
Glas, Glaswaaren und Kristalle	395,500. .	Belgien	250,000
		Deutschland und der Rhein	74,000
		Frankreich	42,500
Wolle	363,000. .	Hanse-Städte	107,500
		Deutschland und der Rhein	65,500
		England	62,000
		Oestreich	46,000
Gummi	236,500. .	England	132,000
		Frankreich	62,600

Ausfuhr.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, nach welchen die Hauptausfuhr stattfindet.	fl.
Zwirn und Gewebe aus Baumwolle	21,184,500. .	Deutschland und der Rhein	12,690,000
		Holländisches Indien . .	7,979,000
Seide	4,519,500. .	England	1,891,000
		Frankreich	1,824,000
		Deutschland und der Rhein	682,000

Ausfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, nach welchen die Hauptausfuhr stattfindet.	fl.
Zwirn und Gewebe aus			
Wolle	2,525,000.	. Deutschland und der Rhein	1,618,500
		Holländisches Indien . .	405,000
		Hanse-Städte	112,500
Hanf und Leinen . .	1,439,000.	. Deutschland und der Rhein	602,000
		Holländisches Indien . .	402,500
		Nord-Amerika . . .	100,000
		Hanse-Städte	71,500
Andre Sorten . . .	912,500.	. Frankreich	715,000
		Holländisches Indien . .	141,000
Zucker.			
Raffinirt	25,648,500.	. Deutschland und der Rhein	11,963,000
		Italienische Staaten . .	7,256,500
		Preußen	2,887,500
		Hanse-Städte	1,873,500
Roh	3,311,000.	. Deutschland und der Rhein	1,793,500
		Belgien	574,500
		Preußen	266,500
		England	261,500
		Frankreich	210,000
Kaffee	18,131,000.	. Deutschland und der Rhein	7,990,000
		Frankreich	2,701,500
		Belgien	2,230,000
		Hanse-Städte	1,896,500
		England	1,343,500
		Nord-Amerika	694,000
		Preußen	511,000
Färbe-Stoffe und Farben .	12,053,000.	. Deutschland und der Rhein	6,706,000
		England	1,566,000
		Preußen	1,057,000
		Frankreich	989,000
		Hanse-Städte	534,000
		Belgien	530,000
Käse und Butter (im Lande erzeugt)	11,349,000.	. England	9,510,500
		Frankreich	506,000
		Hanse-Städte . . .	444,000

Ausfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, nach welchen die Hauptausfuhr stattfindet.	fl.
Metalle, roh und verarbeitet.			
Nägel, Eisendraht u.s.w. .	1,244,000. .	Holländisches Indien . .	323,500
		Frankreich	235,500
		Deutschland und der Rhein	196,000
		Preußen	183,500
		Hanse=Städte . . .	110,000
Andre Sorten	6,194,000. .	Deutschland und der Rhein	2,670,500
		Frankreich	1,345,500
		Holländisches Indien . .	1,053,000
		Hanse=Städte . . .	345,500
		Belgien	311,000
Tabak, in Blättern und Rollen			
Ausländischer	2,988,000. .	Deutschland und der Rhein	2,126,500
		Belgien	380,000
		Frankreich	214,000
Aus holländischen Colonien	889,500. .	Hanse=Städte . . .	235,000
		Dänemark	201,500
		Frankreich	120,000
		Italien	108,000
Fabricirter	805,500. .	Deutschland und der Rhein	371,000
		Preußen	130,500
		Belgien	110,500
		Italien	68,500
Korn und Mehl	4,293,500. .	England	1,611,500
		Deutschland und der Rhein	928,500
		Belgien	894,000
		Frankreich	439,500
Oel	3,880,500. .	Deutschland und der Rhein	3,377,500
		Preußen	140,000
		Schweden und Norwegen .	82,500
Hanf und Leinen . . .	2,752,500. .	England	2,562,000
Baumwolle und Wolle . .	2,528,500. .	Deutschland und der Rhein	1,915,000
		Hanse=Städte . . .	297,000
		Frankreich	142,500
		Preußen	79,500
		Rußland	69,500

Ausfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, nach welchen die Hauptausfuhr stattfindet.	fl.
Leder und Felle	2,371,500. .	Deutschland und der Rhein	1,545,500
		Frankreich	430,000
		England	196,000
Geistige Getränke.			
Weine und geistige Getränke (ausländische)	946,000. .	Deutschland und Preußen.	372,000
		Holländisches Indien . .	241,500
		England	111,000
Wachholder-Branntwein, im Lande erzeugt .	1,373,500. .	England	474,500
		Holländisches Indien . .	375,500
		Deutschland und der Rhein	206,000
		Vereinigte Staaten . .	86,500
Spezereien und Eßwaaren .	2,235,000. .	Deutschland und der Rhein	727,000
		England	353,500
		Hanse-Städte	346,000
		Preußen und Hannover .	253,000
		Vereinigte Staaten . .	221,000
Holz.			
Gefärbt	1,319,500. .	Deutschland und der Rhein	707,000
		Frankreich	245,500
		England	139,500
Möbel-	183,000. .	Deutschland und der Rhein	70,000
		Holländisches Indien . .	46,500
Oel-Samen	1,279,000. .	Deutschland und der Rhein	582,500
		England	524,500
Arzneiwaaren	1,237,500. .	Deutschland und Preußen .	471,000
		Frankreich	260,500
		Holländisches Indien . .	178,500
		England	140,000
Chemische Salze	1,205,000. .	Deutschland und Preußen .	876,500
		Frankreich	118,500
Modewaaren und Stahlwaaren.			
Nürnberger	295,000. .	Holländisches Indien . .	88,000
		England	73,000
		Frankreich	51,000

Ausfuhr. — Fortgesetzt.

Artikel.	Werth. fl.	Länder, nach welchen die Hauptausfuhr stattfindet.	fl.
Mode- und Stahlwaaren.			
Von andern Orten . .	777,000 . .	Deutschland und Preußen .	176,000
		Hanse-Städte	145,000
		Frankreich	94,500
		Holländisches Indien . .	89,000
		Spanien und Portugal .	76,000
Talg	821,000 . .	Deutschland und Preußen .	526,000
		Rußland	199,500
Fische, frisch und gesalzen . .	752,500 . .	Deutschland und der Rhein	309,500
		Holländisches Indien . .	264,000
		Rußland	48,000
Pech, Theer und Harz . .	709,000 . .	Deutschland und der Rhein	597,000
Wolle	620,000 . .	Belgien	285,500
		Frankreich	257,500
Früchte, frisch und getrocknet	615,000 . .	Deutschland und der Rhein	471,000
		England	37,500
Roßhaare, Federn u. s. w. .	595,000 . .	Deutschland und der Rhein	250,000
		Frankreich	197,500
		England	73,000
Geschirr, Porzellan u. s. w. .	537,500 . .	Holländisches Indien . .	240,000
		Deutschland und der Rhein	105,000
		Hanse-Städte	51,500
Erde, Steine, Ziegel u. s. w.	455,000 . .	Hanse-Städte	89,500
		Holländisches Indien . .	83,000
		Frankreich	77,000
		Deutschland und Preußen .	44,000
Gummi	430,500 . .	Deutschland und der Rhein	307,500
		Frankreich	111,500

Die obigen Tabellen zeigen: 1. daß Holland im Jahre 1839 Zwirn und leicht-gewebte Stoffe verschiedener Gattung im Werthe von 24,866,150 Gulden einführte, und daß dieselben Artikel im Werthe von 15,592,500 Gulden von Holland nach Deutschland, Preußen und dem Rhein ausgeführt wurde. 2. Daß Holland Baumwolle und Wolle

im Werthe von 1,736,000 Gulden von England importirte, und dieselben Artikel im Werthe von 1,994,500 nach Deutschland, Preußen und dem Rhein ausführte. 3. Daß Holland von Deutschland, Preußen und dem Rhein Seide im Werthe von 3,531,500 Gulden importirte, und nach England Seide im Werthe von 1,891,000 Gulden ausführte. 4. Daß Holland Getreide und Mehl im Werthe von 5,809,500 Gulden von Deutschland, Preußen und dem Rhein einführte, und dieselben Artikel, im Werthe von 1,611,500 Gulden, nach England ausführte, ungeachtet des Protectivzolles, mit dem dieser Artikel in England belastet ist. 5. Daß Holland von England Kohlen im Werthe von 1,219,500 Gulden für die innere Consumtion importirte, und dagegen im Lande erzeugten Käse und Butter im Werthe von 9,510,500 nach England ausführte.

Es kann auch nicht eingewendet werden, daß dieser ausgebreitete Handel das Resultat zufälliger Umstände sei, die bloß in dem angeführten Jahre Statt gefunden hätten. Die folgenden Tabellen schließen die Jahre 1838 1839, 1840 und 1841 ein.

Ausländische und Colonial-Waaren, welche von Großbritannien nach Holland ausgeführt wurden.

Artikel.		1838.	1839.	1840.
Asche, verschiedene Gattungen	Centner	104	2,236	2,193
Baumwollen-Schnittwaaren	Jnd. Stück	2,067	3,698	2,972
—— Fabrikate, nach dem Werth eingetragen	£	89	145	529
Blei	Tonnen.	456	844	362
Cacao	Pfunde.	9,702	83,499	141,811
Cassia Lignea	"	25,508	17,222	83,402
Cochenille	"	15,112	38,840	43,731
Cortex Peruvianus	"	20,409	214,508	69,425
Eisen in Stangen	Tonnen.	118	—	1
Färbehölzer, nemlich Campeschen-Holz	"	345	155	510
Felle, Hirsch-	Anzahl	17,115	17,666	60,463
—— Ziegen-	"	21,925	9,948	570
Geistige Getränke, Rum	Gallonen	48,301	38,242	38,102
—— Branntwein	"	6,808	3,066	2,743
—— Wachholder-Branntwein	"	66	8,742	1,458
Gewürznelken	Pfunde.	57	604	—
Gummi, Arab.	Centner.	559	1,155	942

Artikel.		1838.	1839.	1840.
Gummi, Lack.	Pfunde.	138,448	41,150	747
—— Schellac	"	194,093	239,188	415,880
Indigo	"	769,220	605,111	640,150
Ingwer	Centner.	252	453	482
Kaffee	Pfunde.	2,049,220	3,119,325	1,588,950
Korn, Mehl, nemlich—				
Weizen	Scheffel.	—	—	—
Gerste	"	—	—	—
Haber	"	—	—	—
Erbsen und Bohnen . . .	"	—	—	—
Roggen.	"	54	3,161	—
Weizenmehl	Centner.	—	7	5
Kupfer, unverarbeitet . . .	"	34	4,451	1,592
Leinwand . . .	Eng. Quad. Elle.	—	—	—
—— nach dem Werth	£	48	36	7
Muskatblüthe	Pfunde.	714	678	—
Muskatnüsse	"	2,529	865	667
Opium	"	1,975	1,876	211
Pelzwerk, Bär=	Anzahl.	—	291	133
Marder=	"	494	—	222
Musquasch=	"	36,000	—	10,893
Fisch=Otter=	"	—	—	627
Pfeffer	Pfunde.	387,564	991,988	310,223
—— Indischer	"	85,322	285,350	200,909
Quecksilber	"	49,827	989	7,655
Reis	Centner.	17,359	52,341	89,489
Rhabarber	Pfunde.	21,613	6,632	14,509
Salpeter, raffinirt und nicht raffinirt	Centner.	14,379	10,699	16,547
Seide, roh und Ausschuß= . .	Pfunde.	41,249	43,769	24,003
—— ausländische, gedrehte .	"	6,365	2,095	—
—— Fabrikate von Europa, nach dem Gewicht eingetragen . .	"	—	37	—
—— Fabrikate von Ostindien, nemlich Bandanas, Romals und Tücher	Stück	8,435	7,884	6,685
—— Krepp, Tücher, Schawls, Schärpen	Anzahl	4	21	72
—— Taffet, Damask und andre Seidenstoffe in Stücken . .	Stück	124	55	54
Taback, unfabrizirt	Pfunde	862,655	1,158,089	1,446,866
—— ausländische Fabrikatur und Schnupftaback	"	15,649	6,732	19,840
Thee	"	69,655	423,480	25,593
Wein, von allen Sorten . . .	Gallonen	21,656	23,641	33,984
Wolle, Baumwolle	Pfunde	8,285998	9,381,974	7,362,977
—— Schaf=	"	41,399	101,262	88,533

Artikel.		1838.	1839.	1840.
Zimmt	Pfunde	10,598	12,692	16,399
Zink	Centner	„	„	81
Zinn	„	5,498	1,988	1,891
Zucker, nicht raffinirter	„	92,924	12,905	24,398

Englische und Irländische Produkte, welche von Großbritannien nach Holland ausgeführt wurden.

Artikel.	1838. Angegebner Werth.	1839. Angegebner Werth.	1840. Angegebner Werth.
Baumwollen-Fabrikate, nach der englischen Elle eingetragen	£ 580,322	£ 605,613	£ 540,746
—— Strümpfe, Spitzen und kurze Waaren	53,719	70,283	61,476
—— Zwirn und Garn	1,864,529	1,729,690	1,642,151
Bier und Ale	700	861	989
Blei und Schrot	3,745	6,069	37,553
Bücher, gedruckte	3,980	3,397	3,902
Butter und Käse	120	129	88
Eisen und Stahl, verarbeitet und unverarbeitet	224,896	229,208	234,769
Fische und Häringe	—	—	1,876
Glas, nach dem Gewicht eingetragen	2,226	2,214	2,141
—— „ „ Werth „	114	—	—
Hüte, Biber- und Filz-	180	320	103
Kleidungsstücke und Modewaaren	13,901	14,861	11,506
Kohlen, Schmiedekohlen und Schlacken	51,122	64,433	62,737
Leder, verarbeitet und unverarbeitet	5,476	6,753	6,684
—— Sattelzeug und Pferdegeschirr	752	1,003	668
Leinen-Fabrikate, nach der englischen Elle angegeben	9,448	4,986	5,568
—— Zwirn, Band und kurze Waaren	2,002	2,631	4,496
—— Garn	50,578	69,302	66,134
Maschinerie und Mühlwerke	48,847	48,278	49,293
Malerfarben	9,990	10,793	8,400
Messing- und Kupfer-Fabrikate	86,369	114,473	114,164
Quincaillerie und Stahlwaaren	36,018	38,686	38,916
Rind- und Schweinefleisch	9	—	—
Salz	6,885	11,555	14,823
Seidenfabrikate	23,154	14,306	9,487
Seife und Kerzen	1,022	1,340	1,615
Schreibmaterialien von allen Sorten	2,534	2,682	2,899
Silberzeug, plattirte Waare, Bijouterie und Uhren	2,828	4,698	5,124
Speck und Schinken	11	—	—
Steingut von allen Sorten	27,871	25,230	28,905

Artikel.	1838. Angegebner Werth.	1838. Angegebner Werth.	1840. Angegebner Werth.
	£	£	£
Strickwerk	35	—	270
Waffen und Munition	1,120	12,283	5,574
Wolle, Schaf- und Lamm-	2,328	3,225	2,250
Wollen-Gespinnst und Garn	69,488	81,428	95,435
—— Fabrikate nach dem Stück	265,232	287,623	228,995
———— eingetragen nach der englischen Elle	21,064	19,488	25,703
—— Strümpfe und kurze Waaren	13,207	10,727	9,746
Zinn, unverarbeitet	2,075	2,550	2,700
Zinn und Blechwaaren und Platten	11,538	9,601	9,597
Zucker, raffinirt	43	769	253
Alle andre Artikel	49,951	52,304	78,474
Summe des angegebnen Werthes £	3,549,429	3,563,792	3,416,190

Tabelle der Haupt-Artikel ausländischer und Colonial-Waaren, welche von Holland in Großbritannien eingeführt wurden.

Artikel.		1838.	1839.	1840.
Asche, verschiedene Gattungen	Centner	100	—	—
Baumwollen-Schnittwaaren von Ostindien	Stücke	—	—	—
———— Fabrikate, nach dem Werth eingetragen	£	14,129	31,466	35,517
Baumrinde, zum Gärben oder Färben	Centner	186,786	194,153	171,735
Borsten	Pfunde	4,460	6,356	3,466
Butter	Centner	164,314	139,239	157,802
Cochenille	Pfunde	385	—	—
Chinarinde (Peruvianische)	"	—	1,405	—
Eisen, in Stangen	Tonnen	—	1	30
Felle, Kalb-, Ziegenlamm-, ungegerbt	Cent.	5,800	3,840	3,845
—— Ziegen-, unzugerichtet	Anzahl	3,648	14,882	6,054
—— Lamm-, "	"	700	1,377	7,930
Flachs und Werg, oder Hanf- und Flachs-Codilla	Centner	191,602	160,487	113,108
Gewürznelken	Pfunde	124,966	11,312	105
Geistige Getränke—Branntwein	Gallonen	2,560	1,301	645
—— Wachholder-Branntwein	"	483,084	575,554	676,404
Hanf, ungehechelt	Centner	316	285	909
Häute, ungegerbt	"	8,218	3,651	566
Hüte, Stroh-	Anzahl	2	118	4
Indigo	Pfunde	5,551	298	—
Käse	Centner	225,694	209,547	224,957
Kaffee	Pfunde	337,298	414,862	471,442

Artikel.		1838.	1839.	1840.
Korn, Weizen	Scheffel	82,010	116,480	50,612
—— Gerste	"	—	13,057	5,584
—— Haber	"	23,681	101,336	50,215
—— Roggen	"	130	6,170	—
—— Erbsen und Bohnen	"	4,776	19,109	12,684
—— Weizenmehl	Ctnr.	—	1,474	175
Krapp	"	24,856	35,869	47,575
Krappwurzel	"	298	102	349
Leder-Handschuhe	Paare	319	1,633	12
Leinwand, glatt und damasirt, eingetragen nach dem Stück	St.	14	912	—
—— quadrat-Elle	□ Elle.	—	16	43
—— Werth	£	65	138	322
Muskatenblüthe	Pfde.	3,613	4,155	5
Muskatennüsse	"	110,487	121,146	25,146
Oehl, Oliven	Gallonen	12	2,409	1,861
Opium	Pfde.	270	346	—
Pelzwerk, Iltis-	Anzahl	3,800	14,517	13,332
—— Marder	"	1,726	7,054	1,338
Pfeffer	Pfde.	4,465	1,372	2
Reis	Ctnr.	—	2	—
Rhabarber	Pfde.	—	—	—
Rosinen	Ctnr.	—	1,018	—
Samen, Klee	Scheffel	14,876	18,088	21,196
—— Flachs und Leinsamen	"	45,630	55,126	66,727
—— Rübsamen	"	3,576	8,329	1,746
—— Wicken	"	444	2,154	46,820
Seide, roh und Ausschuß-	Pfde.	59,397	81,112	204,060
—— gedreht	"	5,157	6,765	28,648
Seiden-Fabrikate von Europa, eingetragen nach den Gewicht	"	19,408	17,768	17,678
Seiden, Fabrikate von Ostindien-náml.				
Krepp in Stücken	Stücke	58	45	—
Krepp-Schawls, Schärpen, Tücher	Anzahl	—	—	—
Taffet, Damask und andre Seidenzeuge in Stücken	Stücke	—	—	—
Schmalten	Pfde.	16,155	12,050	15,123
Taback, nicht fabrizirt	"	243,971	559,240	55,330
—— fabrizirt und Schnupftabak	"	585	12,002	694
Thee	"	72,802	185,213	132,396
Wein von allen Sorten	Gallonen	74,941	86,903	74,992
Wolle, Baumwolle	Pfde.	73,434	67,694	10,348
—— Schafwolle	"	138,340	299,895	46,247
Zimmt	"	—	—	766
Zink	Ctnr.	269	8	—
Zinn	"	—	618	275
Zucker, nicht raffinirt	"	—	3,476	24,891

Anzahl der Schiffe, die in den Jahren 1834 bis 1840 inclusive, für den Handel zwischen Großbritannien und Holland benützt wurden.

Von Holland nach England.

Jahre.	Britische.		Fremde.		Zusammen.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1834	1011	137,546	646	67,230	1657	204,776
1835	1021	150,387	556	56,622	1577	207,009
1836	1026	143,285	555	48,953	1581	192,238
1837	1164	159,397	559	52,968	1723	212,365
1838	1191	177,778	740	67,704	1931	245,482
1839	1413	215,349	853	74,390	2266	289,739
1840	1366	212,503	790	69,770	2156	282,273

Von England nach Holland.

Jahre.	Britische.		Fremde.		Zusammen.	
	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.	Schiffe.	Tonnen.
1834	877	120,584	597	64,214	1474	184,798
1835	936	142,819	546	55,870	1482	198,689
1836	945	139,172	576	51,853	1521	191,025
1837	1055	150,576	549	50,596	1604	201,172
1838	1112	168,849	628	52,121	1740	220,970
1839	1320	204,650	737	60,757	2057	265,407
1840	1352	217,665	781	65,543	2133	283,207

Auf einen Punkt noch wollen wir die Aufmerksamkeit des Lesers hinlenken. Wir sind der Meinung, daß eine bedeutende Anzahl der Waaren, die von England nach Holland und von dort direct nach dem Rhein gehen, sich in Kurzem der Eisenbahn zu Flissingen bedienen würden, in Folge des Ersparnisses an Zeit und Geld, durch welches sich diese Bahn auszeichnet. Die folgenden Tabellen, die zur Beleuchtung dieses Punktes beitragen, sind auch Herrn Macgregors unschätzbarer Compilation entnommen.

Tabelle über die in Holland während des Jahrs 1841 Statt gehabte Einfuhr, Ausfuhr und Durchfuhr von gesponnenen und gewobenen Manufacturen.

Beschreibung der Waaren.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Durchfuhr.
Baumwollgarn, ungefärbt. . Netto-Kils.	9,200,000	20,000	5,480,000
„ gefärbt . . „	1,000,000	25,000	775,000

Die Einfuhr ungefärbten Garns fand beinahe allein von England, und die Ausfuhr und Durchfuhr derselben nach Deutschland Statt. Die noch bleibenden 3,700,000 Kil. waren für die Consumtion Hollands und wurden von den Fabrikanten in Overyssel, Nordbrabant und Harlem verwandt.

Die Einfuhr von drei Viertel des gefärbten Garns fand von England, und die Aus- und Durchfuhr nach Deutschland Statt.

Beschreibung der Waaren.	Einfuhr.	Ausfuhr.	Durchfuhr.
	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Baumwolle-Manufacturen, weiß und gedruckt.................. Werth	13,000,000	5,350,000	2,550,000
Oder £	1,083,333		

N.B. Die Hälfte der Einfuhr findet von England, die Ausfuhr beinahe allein nach Ostindien Statt, sowohl als die Hälfte der Durchfuhr. Der übrige Theil der Aus- und Durchfuhr wird größtentheils nach Deutschland und Belgien geschwärzt.

Im Jahre 1840 belief sich die Aus- und Durchfuhr nach Ostindien auf zwei Millionen mehr, und es steht zu erwarten, daß dieselbe im Jahr 1842 noch geringer als jetzt (1841) sein wird, da die Maatschappy ihre Aufträge bedeutend vermindert haben.

Beschreibung der Waaren.		Einfuhr.	Ausfuhr.	Durchfuhr.
Wollen.		Gulden.	Gulden.	Gulden.
Garne ungefärbt	Kil.	200,000	2,000	200,000
„ gefärbt..........................	„	350,000	3,000	260,000
Die Einfuhr beinahe alle von England und der Transito nach Deutschland				
Wollen-Fabrikate und Einfuhr	„	1,100,000	25,000	475,000
Sieben Achtel von England; Ausfuhr und Transito nach Deutschland			Wollen Fabrikate, die keinen Ausfuhrszoll bezahlen sind selten in obengenannten einbegriffen.	
Tücher und Casimire sind in den obigen nicht einbegriffen, da sie meistens von Deutschland, Belgien und Frankreich kommen.				
Leinen.				
Garn, roh	Werth	1,000,000	7,000	520,000
Die Einfuhr von Leinengarn sind drei Viertheile von England. Transito nach Deutschland und andern Orten.				
Garn zum Nähen	„	300,000	6,000	75,000
Einfuhr zwei Drittel von England. Transito drei Viertel nach Deutschland.				

Beschreibung der Waaren.		Einfuhr.	Ausfuhr.	Transito.
		fl.	fl.	fl.
Garn zum Weben	Werth	275,000	10,000	100,000
Einfuhr ein Viertel von England. Transito ganz nach Deutschland.				
Fabrikate von Flachs.				
Roh und gebleicht	"	2,000,000	25,000	100,000
Einfuhr beinahe ganz von Deutschland. Ausfuhr und Transito nach verschiedenen Ländern.				
Gefärbt und gedruckt	"	200,000	—	10,000
Einfuhr drei Viertel von Deutschland. Ausfuhr nach verschiedenen Ländern.				
Tafel- und Servietten-Tücher weiß und Damasirt	"	150,000	2,000	3,000
Einfuhr beinahe ganz von Deutschland.				
Bettziechenstoffe	"	130,000	—	5,000
Andre Fabrikate von Flachs, Hanf u. s. w. kommen von Deutschland, Rußland, England u. s. w., und werden größtentheils im Lande verbraucht. N.B. Es giebt keine Leinengarn- oder Leinwand-Fabriken, außer einigen wenigen in Overyssel und Nordbrabant.				
Rohe Seide	Kil.	80,000	—	65,000
Seiden-Stoffe	"	150,000	20,000	140,000
Einfuhr meistens von Frankreich und Deutschland. Transito nach Amerika.				

Da Seidenzeuge den bedeutenden Zoll von 4 Gulden per Kil. bei der Einfuhr zahlen, werden beinahe alle geschwärzt.

Dasselbe findet Statt mit Rücksicht auf Nähseide, Floretseide, Ausschußseide u. s. w.

Andere Woll-Manufacturen, worunter Seide oder Kamelhaare vermengt werden, und alle gemengten Woll-Manufacturen, die nicht besonders erwähnt werden, kommen von allen Ländern und gehen nach allen Ländern. Die innere Consumtion von denselben ist nicht hinlänglich bekannt. Es ist jedoch gewiß, daß die Niederlande, welches kein Fabrikland ist, dem Handel keine großen Schwierigkeiten in den Weg legt, wie aus folgendem Tarif über die jetzt bestehenden Zölle auf die Importation von Baumwollgarn zu ersehen ist.

Zölle, die bei der Einfuhr von Baumwollgarn zu entrichten sind.

Ungezwirnt und ungefärbt	100 Kil.	4	Gulden.
„ „ gefärbt	„	7	„
Baumwolle-Manufacturen jeder Gattung .	Werth	4	per Cent.
Wollgarn, roh, ungefärbt	100 Kil.	6	Gulden.
„ gefärbt	„	8	„
Woll-Manufacturen	„	34	„
„ mit Seide und Kamelhaaren vermengt	„	90	„
Leinengarn, roh	Werth	½	per Cent.
„ zum Weben	„	1	„
„ „ Nähen	„	5	„
Leinen-Manufacturen, roh oder gebleicht .	„	1	„
„ „ gefärbt	„	3	„
„ „ Tischtücher und Servietten .	„	2	„
„ „ Damast	„	3	„
„ „ Spitzen	„	10	„
„ „ Bettziechenstoffe . .	„	6	„
„ „ Ander Gattungen .	„	6	„
Seide, roh	100 Kil.	2	Gulden.
Seidenstoffe	1 „	4	„

Alle diese und andere Waaren zahlen einen sehr geringen oder gar keinen Ausfuhrzoll, und können zur See als Transito-Waaren zollfrei verschifft werden, oder nach oder von Deutschland über den Rhein als Transito-Waaren, mit 9 Cents per 100 Kil., festgesetztem Zoll.

Aus den vorhergehenden Tabellen ist zu ersehen, daß die Baumwoll-, Woll- und Leinen-Manufacturen Hollands nicht nur der innern Consumtion nicht gleichkommen, sondern auch, daß dieselben nicht zu so billigem Preise produzirt, als sie von andern Ländern eingeführt werden können.

Quantitäten und angegebener Werth von Britischen und Irländischen Produkten un[d] ... Frankreic[h]

		Rußland.		Schweden.		Norwegen.		Dänemark.	
		Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegeben Werth.
			£		£		£		£
Kleidungsstücke und Modewaaren . . .	Werth	—	1,928	—	957	--	8,201	—	370
Waffen und Kriegsbedürfnisse	„	—	275	—	335	—	531	—	85
Speck und Schinken . .	Centner	43	164	1	2	—	—	—	—
Bier und Ale . . .	Fässer	4,123	13,169	101	343	163	483	311	875
Bücher, gedruckte . .	Centner	118	2,627	12	253	7	119	6	156
Erz- und Kupfer-Manufacturen	„	306	1,840	453	1,995	79	386	388	1,777
Butter und Käse . . .	„	210	883	18	64	30	108	50	172
Kohlen, Schmiedekohlen und Schlacken . . .	Tonnen	94,144	33,380	25,661	7,356	22,188	7,385	140,608	43,546
Baumwoll-Manufacturen .	Ellen	1,264,553	31,468	163,207	3,557	1,649,738	24,870	1,236,960	18,966
Strümpfe, Spitzen und dergleichen . . .	Werth	—	10,571	—	671	—	2,368	—	332
Baumwollgespinnst u. Garn	Pfunde	23,747,944	1,341,756	1,321,278	48,853	1,099,205	36,789	862,128	27,567
Geschirr jeder Gattung .	Stücke	206,623	2,907	31,564	416	950,068	7,066	1,345,201	13,695
Fische und Häringe . .	Fässer	3,429	3,485	2	2	—	—	733	877
Glas	Centner	3,095	3,271	59	83	89	294	239	1,422
„	Werth	—	—	—	21	—	—	—	—
Stahl- und Messerschmiedwaaren . . .	Centner	7,313	40,453	690	3,454	1,771	9,276	1,087	4,227
Hüte, Bieber- u. von kurzen Bieberhaaren . .	Dutzend	1	4	1	5	2	3	—	..
Eisen und Stahl, verarbeitet und unverarbeitet . .	Tonnen	14,986	107,413	96	1,279	446	5,814	19,434	111,386
Blei und Kugeln . .	„	3,598	60,379	104	1,866	58	1,160	166	2,087
Leder, verarbeitet und unverarbeitet . . .	Pfunde	1,070	70	1,093	134	3,473	229	513	36
Sattlerarbeit u. Pferdegeschirr	Werth	—	1,523	—	43	—	39	—	39
Leinen-Manufacturen, nach der Elle eingetragen .	Ellen	15,620	1,309	1,063	115	99,565	4,548	7,025	349
Zwirn, Leinenbänder und dergleichen . . .	Werth	—	1,545	—	32	—	1,704	—	302
Leinen-Garn . . .	Pfunde	9,532	794	4,046	215	8,532	504	14,866	508
Maschinerie und Mühlen-Maschinerie . . .	Werth	—	158,138	—	2,399	—	2,483	—	5,876
Mahler-Farben . .	„	—	4,263	—	1,204	—	1,382	—	760
Silbergeschirr, versilberte Waaren, Juwelen u. Uhren	„	—	5,240	—	32	—	38	—	5
Salz	Scheffel	1,823,756	29,990	39,350	662	198,244	3,258	462,576	[illegible]
Seiden-Manufacturen .	Werth	—	3,262	—	393	—	512	—	184
Seife und Kerzen . .	Pfunde	1,769	87	3,008	66	62,300	1,033	2,696	52
Papier, Federn, Tinte, Siegelwachs und dergleichen.	Werth	—	4,875	—	162	—	127	—	129
Zucker, raffinirt . .	Centner	29,875	46,335	93	195	1,647	2,126	—	—
Zinn, unverarbeitet . .	„	4,277	14,488	96	359	60	230	61	232
Zinn- und verzinnte Waaren und Zinnplatten . .	Werth	--	2,017	—	477	—	947	—	4,035
Wolle, Schaf- und Lamm'.	Pfunde	—	—	—	—	—	—	—	—
Wollen- und gesponnener Baumwollengarn . .	Stücke	781,091	105,046	15,378	1,551	2,163	301	1,404	151
Wollen-Manufacturen, nach dem Stück eingetragen .	„	26,822	49,624	15,968	19,497	6,880	17,098	628	1,280
—— nach der Elle . .	Ellen	:8,228	7,130	13,580	972	79,081	3,996	6,610	332
Strümpfe und dergleichen .	Werth	—	631	—	344	—	1,444	—	166
Alle andern Artikel . .	„	—	36,604	—	8,211	—	5,969	—	34,794
Gesammtsumme des angegebenen Werthes der Englischen und Irländischen Produkte und Manufacturen, die von Großbritannien nach Nordeuropa u. Frankreich ausgeführt wurden		Rußland. £2,128,926		Schweden. £108,575		Norwegen. £152,824		Dänemark. £286,679	

Manufacturen, die im Jahre 1844 nach dem Norden Europa's und nach ausgeführt wurden.

Preußen.		Deutschland.		Holland.		Belgien.		Frankreich.	
Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.	Quantität.	Angegebener Werth.
	£		£		£		£		£
—	376	—	11,059	—	12,331	—	6,213	—	13,167
—	80	—	852	—	437	—	109	—	1,469
—	—	—	—	1	5	16	43	269	887
3,154	9,121	1,596	4,356	245	678	150	420	2,884	7,086
56	678	413	8,467	183	3,142	80	1,661	490	10,044
714	2,991	16,212	76,434	7,470	34,415	13,041	58,139	103,214	453,405
13	56	370	1,300	32	129	49	190	471	1,661
95,306	28,314	171,865	52,649	97,970	35,080	1,696	745	412,902	147,336
3,878	106	49,648,240	832,574	26,494,973	506,139	3,738,160	99,245	3,046,036	64,946
—	1,357	—	203,767	—	76,457	—	75,791	—	117,788
286,388	10,553	38,906,588	2,072,987	15,566,944	1,001,565	3,883,615	211,966	89,736	32,431
23,896	334	3,706,253	35,511	3,532,470	31,474	487,611	7,955	28,703	1,501
122,818	121,460	18,941	18,827	1,946	2,017	1,523	1,494	9,132	6,979
872	2,029	1,416	5,090	328	1,186	72	504	1,017	273
—	—	—	30	—	53	—	15	—	18
2,520	9,589	25,261	156,706	7,676	49,354	6,288	36,871	21,258	121,555
1	5	162	1,525	66	178	3	29	31	147
34,433	202,241	39,450	285,214	69,035	386,112	1,149	27,403	21,352	100,982
186	2,972	570	11,231	718	11,602	578	9,281	3,718	63,893
—	—	49,508	3,702	140,134	8,994	175,742	9,760	95,562	5,034
—	3,015	—	3,636	—	1,038	—	348	—	800
16,464	758	3,668,058	110,350	643,097	23,756	88,968	5,256	4,976,718	173,455
—	96	—	91,049	—	10,716	—	5,301	—	1,202
531	20	4,537,108	239,688	4,299,651	126,731	908,597	62,280	13,546,752	501,241
—	14,183	—	92,851	—	34,117	—	27,787	—	84,315
—	3,483	—	17,258	—	10,879	—	5,971	—	3,935
—	50	—	8,109	—	29,571	—	5,315	—	9,727
686,520	27,547	301,426	4,922	799,802	12,233	1,041,428	16,370	9	3
—	7	—	34,050	—	21,019	—	26,600	—	159,680
598	18	182,826	2,634	8,010	241	8,266	298	3,688	186
—	66	—	11,512	—	2,098	—	2,539	—	6,090
96	338	369	1,358	476	1,673	4	16	8,938	31,018
—	10,817	—	18,869	—	9,755	—	3,805	—	13,209
—	—	13,997	933	240,750	13,203	6,862,572	420,267	1,685,890	99,162
8,055	828	4,614,745	516,786	1,652,890	165,890	494,872	54,476	365,885	77,403
896	1,293	591,780	821,579	223,367	363,199	97,986	160,895	54,501	104,771
3,145	267	3,536,697	190,124	591,320	36,564	900,763	56,479	1,331,187	79,433
—	9	—	19,870	—	8,998	—	3,087	—	3,686
—	52,446	—	178,259	—	98,899	—	85,843	—	155,411
Preußen. £505,384		Deutschland. £6,151,538		Holland. £3,161,970		Belgien. £1,471,251		Frankreich. £2,656,259	

Hauptartikel der ausländischen und Colonial-Waaren, welche von Großbritannien im Jahre 1844 nach dem Norden Europa's und nach Frankreich ausgeführt wurden.

		Rußland.	Schweden.	Norwegen.	Dänemark.	Preußen.	Deutschland.	Holland.	Belgien.	Frankreich.
Potasche und vegetabilische Aschen	Centner	..	..	..	..	135	..	..	117	..
Chinarinde, Peruvianische	"	33	..	..	..	2	129	727	580	..
Cassia Lignea	Pfunde	37,650	12,439	1,401	48,260	156,653	436,997	215,545	102,880	3,348
Zimmt	"	..	..	..	..	962	18,487	8,390	6,143	1,014
Gewürznelken	"	759	..	..	..	..	..	500	..	..
Cochenille	Centner	1,240	19	10	17	9	1,378	1,002	960	289
Cacao	Pfunde	4,960	487	..	19,025	..	124,656	107,489	54,912	445
Kaffee	"	390,528	18,006	129,775	451	12,141	1,319,308	890,331	2,535,491	230,308
Kupfer, unverarbeitet	Centner	..	..	..	..	40	10	6,478	7,986	1,392
Weizen	Scheffel	..	..	..	..	..	..	6,485	8,630	26,488
Baumwoll-Stoffe von Indischem Fabrikate, in Stücken	Stücke	..	..	..	..	..	1,470	171	6,189	15,436
Ingwer	Centner	460	144	40	..	47	511	245	1	..
Gummi, Arab.	"	1,478	4	..	..	46	699	1,616	697	..
Färbe-Lack	"	82	10	3	12	119	1,621	255	1,086	37
Schellack	"	755	61	1	52	185	1,528	635	338	238
Indigo	"	9,360	717	115	274	823	15,360	3,491	7,618	875
Blei, in Blöcken und Platten	Tonnen	874	15	..	..	135	42	1,197	63	627
Leinwand	Stücke	..	..	..	..	..	1,017	..	..	..
Campechen-Holz	Tonnen	1,655	109	107	37	889	..	59	53	..
Muskatblüthe	Pfunde	..	..	..	..	..	14,896	395	..	..
Muskatnüsse	"	876	..	..	..	..	1,602		999	113
Opium	"	..	..	..	..	..	202	327	143	..
Pfeffer	"	462,857	6,646	8,404	11,006	304,116	425,331	486,463	269,356	..
Spanischer	Centner	696	478	5	686	840	677	455	213	..
Quecksilber	Pfunde	100,886	151	..	..	586	46,638	8,344	14,908	171,507
Rhabarber	"	726	..	..	..	2,349	12,630	36,904	9,852	2,063
Reis	Centner	3,450	3	206	5,182	31,235	33,618	32,838	15,556	220
Salpeter, raffinirt und nicht raffinirt	"	6,825	74	1,142	838	6,689	9,148	19,424	9,765	3

Seide, roh und Ausschuß-	Pfunde	474	..	..	..	..	753	12,924	10,340	187,321
—— Ausländische, gedreht	„	1,445	..	..	..	..	416	3,149	2,381	9,475
—— in Europa fabrizirt	„	..	..	..	..	.	121	41	319	304
—— in Indien fabricirt	Stücke	2,446	..	93	200	7	32, 25	8,802	23,272	191,788
Crepp, Schawls	Anzahl	..	..	..	..	..	63	545	178	1,174
Taffet	Stücke	14	..	1	..	..	243	176	716	7,307
Felle und Pelzwerk —										
Bär-	Anzahl	149	6	30	..	33	8,898	129	295	463
Hirsch-	„	..	..	..	.	..	49,455	16,145	16,824	1
Ziegen-	„	..	..	..	..	..	24,974	5,534	1,952	
Marder-	„	..	..	..	..	..	3,482	200	1,682	4,470
Musquasch-	„	10,294	..	..	..	..	39,277	7,970	13,442	32,729
Fischotter-	„	..	..	..	..	..	10,956	346	59	
Rum	Gallon.	42,445	7,894	1,537	5,141	87,781	105,001	39,861	5,299	7,306
Branntwein „	„	1,345	730	276	756	376	675	1,097	687	132
Wachholderbranntwein	„	117	..	..	61	..	..	108	..	1
Zucker, nicht raffinirt	Centner	35,244	570	1,044	14,923	92,936	30,650	106,638	56,987	504
Thee	Pfunde	112,232	9,919	15,324	211,981	87,279	1,097,118	395,299	110,007	27,629
Zinn	Centner	6,498	..	..	..	38	403	1,667	1,626	62
Taback, unfabrizirt	Pfunde	6,981	13,231	80,931	41,520	14,483	1,067,112	939,337	755,052	88,123
—— ausländisches Fabrikat, und Schnupftaback	„	3,656	..	..	900	1,245	29,354	12,150	34,737	608
Wein—Cap-	Gallon	90	..	..	..	61	3,189	100	147	78
Französischer	„	202	57	12	22	12	242	84	147	8,700
Portugiesischer	„	15,019	3,619	186	1,797	1,436	26,186	1,727	3,141	3,439
Spanischer	„	22,408	2,342	1,187	78	382	5,811	7,982	8,154	10,588
Madeira	„	5,671	3,874	379	2,271	1,675	7,858	12,292	6,299	2,721
Canarien-	„	13,282	630	..	954	5,452	2,376	5,381	1,902	1,753
Rhein-	„	..	..	30	..	119	..	44	..	6
Andre Sorten	„	139	241	90	242	..	3,837	4,373	455	381
Von allen Sorten	„	56,811	10,763	1,884	5,364	9,137	48,499	31,983	20,245	27,666
Wolle, Baumwolle	Centner	134,557	13,183	1,452	552	5,816	105,868	65,055	47,291	1,276
—— Schaf-	Pfunde	16,538	..	..	..	..	14,906	75,890	1,252,096	46,350

Tabelle über die Quantitäten der im Jahre 1844 in Großbritannien eingeführten ausländischen Wolle und der aus demselben ausgeführten ausländischen und britischen Wolle, Wollengespinnste und britischen Wollen-Fabrikate, mit Unterscheidung des Handels mit jedem Lande.

	Ausländische Wolle.		Britische Wolle, ausgeführt.	Britisches Wollen-Gespinnst, ausgeführt.	Wollene Britische Fabrikate, ausgeführt.											
	Eingeführt.	Ausgeführt			Tuche von allen Gattungen.	Kurzhaarige Teppiche	Casimir.	Boys von allen Sorten.	Stoffe, Wollen- oder Woll-Gespinnst.	Flanel.	Wollene Decken.	Teppiche.	Wollen- mit Baumwolle vermischt.	Strumpf-Waaren, nämlich, Strümpfe, Wollen- oder Woll-Gespinnst.	Vermischte kleine Waaren	Angegebener Werth.
	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Pfund.	Stücke.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Stück.	Ellen.	Ellen.	Ellen.	Dutz.Paar.	£	£
Rußland ..	5,402,098	16,538	..	781,091	871	..	166	..	25,785	4,671	1,534	7,315	84,618	148	520	57,385
Schweden .	..	..	..	15,378	270	12	6	..	15,680	1,121	632	1,526	10,301	104	291	20,813
Norwegen .	2,144	..	..	2,163	777	42	96	159	5,800	4,247	672	1,170	72,992	399	1,181	22,538
Dänemark.	1,604,099	..	..	1,404	68	..	28	..	532	540	..	40	6,030	..	166	1,778
Preußen...	271,485	..	..	8,055	8	4	15	..	869	250	..	90	2,805	3	5	1,569
Deutschland	21,847,684	14,906	13,997	4,614,745	16,464	778	994	597	572,947	426,603	30,612	114,352	2,965,130	2,176	18,407	1,031,573
Holland ...	350,196	75,890	240,750	1,652,890	2,310	624	505	15,947	203,981	136,233	1,659	65,936	387,492	4,533	6,771	408,761
Belgien	763,161	1,204,334	6,862,572	494,872	1,511	110	132	9	96,224	97,876	1,479	24,605	776,803	2,545	1,760	220,461
Frankreich.	922,896	46,264	1,685,890	365,885	1,141	16	1,369	70	51,905	25,103	1,020	32,836	1,272,228	399	3,389	187,890

Tabelle über die Quantitäten und den angegebenen Werth von britischen Baumwoll-Fabrikaten, welche im Jahre 1844 aus dem vereinigten Königreich nach dem nördlichen Europa, Frankreich einbegriffen, ausgeführt wurden.

	Weiße Baumwollstoffe.		Gedruckte oder gefärbte Baumwollstoffe.		Strumpfwaaren und kleine Waaren.	Gespinnst und Garn.		Summe des angegebenen Werths.
	Ellen.	Angegebener Werth.	Ellen.	Angegebener Werth.	Angegebener Werth.	Pfunde.	Angegebener Werth.	
		£		£	£		£	£
Rußland . . .	948,387	25,678	280,166	5,790	10,571	23,747,944	1,383,756	1,383,795
Schweden . . .	83,537	1,810	79,670	1,747	671	1,321,278	48,853	53,081
Norwegen . . .	970,478	13,302	679,860	11,568	2,368	1,099,205	36,789	64,027
Dänemark . . .	841,852	11,903	395,108	7,063	332	862,128	27,567	46,865
Preußen	3,218	86	660	20	1,357	286,388	10,553	12,016
Deutschland . . .	18,561,871	263,009	31,086,369	569,565	203,767	38,906,588	2,072,987	3,109,328
Holland	14,269,990	254,446	12,224,983	251,693	76,457	15,566,944	1,001,565	1,584,161
Belgien	1,475,393	33,941	2,262,767	65,304	75,791	3,883,615	211,966	387,002
Frankreich . . .	952,817	20,489	2,093,159	44,457	117,688	89,736	32,431	215,065

Britische Stahl- und Messerschmiedwaaren, die im Jahre 1844 von Großbritannien nach dem Norden Europa's und nach Frankreich ausgeführt wurden.

	Quantität.	Angegebener Werth.		Quantität.	Angegebener Werth.
	Tonnen.	£		Tonnen.	£
Rußland . .	365	40,453	Deutschland	1,263	156,706
Schweden . .	34	3,454	Holland . .	383	49,354
Norwegen . .	88	9,276	Belgien . .	314	36,871
Dänemark . .	54	4,227	Frankreich .	1,062	121,555
Preußen . .	126	9,539			

Britisches Blei und Bleierz ausgeführt nach:

	Bleierz.	Blei in Blöcken und Rollen.	Schrot und Kugeln.	Bleiglätte.	Mennig.	Bleiweiß.	Ausländisches Blei in Blöcken und Platten.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
Rußland . .	—	3,598	—	20	32	18	874
Schweden . .	—	102	1	2	3	81	15
Norwegen . .	—	33	24	2	2	44	—
Dänemark . .	—	136	29	6	8	156	—
Preußen . .	—	184	—	47	26	18	134
Deutschland .	—	492	77	124	120	67	42
Holland . . .	60	718	—	25	164	12	1,196
Belgien . . .	—	578	—	19	46	5	62
Frankreich . .	12	3,866	4	1	1	—	627

Betrag der Quantität Englischen Eisens (unverarbeiteter Stahl miteingerechnet), die von Großbritannien im Jahre 1844 nach dem Norden Europa's und nach Frankreich ausgeführt wurde.

	Eisen in Blöcken.	Eisen-Stangen.	Eisenrollen und Eisenstäbe.	Guß-Eisen.	Eisendraht.	Verarbeitetes Eisen, nemlich: Große und kleine Anker u. s. w.	Reife.	Nägel.	Alle andern Gattungen, außer Geschütz.	Altes Eisen zur Wiederverarbeitung.	Unverarbeiteter Stahl.
	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.	Tonnen.
Rußland . .	927	12,048	28	100	181	124	—	4	724	—	415
Schweden . .	10	—	—	7	—	—	—	1	70	—	3
Norwegen . .	74	66	35	40	12	23	40	—	138	—	15
Dänemark . .	3,818	10,700	568	8	78	24	659	62	3,365	105	42
Preußen . .	4,006	26,564	160	73	11	15	330	59	374	2,766	70
Deutschland . .	4,498	18,969	2,790	2,960	516	71	1,640	178	7,264	1	564
Holland . .	27,527	30,453	642	3,784	110	173	1,370	88	4,327	181	374
Belgien . .	70	7	2	15	491	13	15	3	124	428	401
Frankreich . .	16,055	2,579	117	74	58	341	408	—	1,101	—	187

Tabelle über die Quantitäten der Haupt-Artikel ausländischer und Colonial-Waaren, welche im Jahre 1844 vom nördlichen Europa und Frankreich in Großbritannien für die innere Consumtion eingeführt wurden.

		Tonnen	Rußland.	Schweden.	Norwegen.	Dänemark.	Preußen.	Deutschland.	Holland.	Belgien.	Frankreich.
Asche, verschiedene Gattungen ..	Cent.	..	26	..	..	..	..	77	..	..	6
Baumwollen-Fabrikate, nach dem Werth eingetragen	£	..	32	..	..	100	1	28,104	36,117	2,263	35,943
Baumrinde zum Gerben und Färben	Cent.	500	..	39	32,812	7,167	..	36,380	112,172	262,340	..
Borsten	Pfunde.	300	1,777,916	..	..	..	118,409	195,627	12,436	13,023	8,073
Butter	Cent.	..	42	2	153	1,252	..	28,703	146,931	3,124	124
China-Rinde, Peruvianische	„	..	..	..	..	..	..	10	8	..	..
Eisen in Stangen oder unverarbeitet	Tonnen.	..	2,849	21,308	274	..	14	3	..	..	.
Felle und Pelzwerk.											
Bär-, unzugerichtet	Anzahl.	..	5	..	2	..	..	109	..	..	..
Fischotter- „	„	..	..	..	7	..	..	816	..	326	..
Hirsch- „	„	..	4	..	9	..	..	11	84	..	..
Iltis- „	„	..	..	..	..	..	..	161,775	3,542	4,084	..
Lamm- „	„	..	..	..	..	..	..	10,862	1	..	89,098
Marder- „	„	..	..	..	..	..	..	103,020	3,202	1,159	18,158
Mink- „	„	..	..	..	..	..	..	1,234	..	..	196
Musquasch- „	„	..	..	..	..	..	..	31,953	..	..	500
Nutria- „	„	..	..	..	..	..	..	..	..	4,839	7,844
Seehund- „	„	..	..	..	1	7,128	..	38,534		..	..
Ziegen- „	„	..	..	..	7,327	..	13,320	6,839	11,827	1,235	63,951
Ziegenlamm- „	„	..	..	..	14	..	..	100	..	..	..
„ zugerichtet	„	..	270	..	..	..	..	11	2	2,496	413,876
Fischbein	Cent.	..	..	..	..	..	..	39	19	..	..
Flachs und Werg oder Hanf- und Flachs-Codilla	„	..	1,112,023	82	75	7,673	249,404	19,983	106,658	44,967	7,576
Garn, Leinen-, roh	„	..	8,605	..	..	18	15	497	..	31	73
Geistige Getränke.											
Rum, über Probe einbegriffen	Gallonen.	..	..	..	..	..	7	4,987	6	..	..
Branntwein „	„	..	..	34	90	..	2	13,352	2,383	4	1,455,924
Wachholder-Branntwein......	„	..	6	..	..	725	8	16,256	352,198	8,553	244
Gewürznelken....................	Pfunde.	..	..	..	..	..	..	..	10,505	..	..

Hanf, ungehechelt	Cent.	..	655,954	61	..	..	505	83	1,072	..	2,707
Häute, ungegerbt	"	..	23,605	..	80	2,107	12,803	14,933	7,254	2,340	314
Holz und Bauholz (nicht mit einbegriffen)											
Hüte, Stroh	Pfunde	..	1	..	..	..	..	252	..	2	2,290
Indigo	Cent.	..	..	..	..	..	..	5	25	6	..
Kaffee	Pfunde	..	290	..	..	13	189	1,420	242	15,804	185
Käse	Cent.	..	1	..	1	..	1	11	159,810	24	208
Korn, Mehl.											
Erbsen und Bohnen	Scheffel	..	749	2,637	..	25,668	46,377	48,715	26,811	5,388	261
Gerste	"	..	23,471	30,841	40	474,717	291,954	156,857	1,658	5,657	8,523
Haber	"	..	69,377	26,194	..	54,867	72,762	30,458	39,842	1,598	501
Roggen	"	..	771	43	..	6,433	19,266	11	3	..	..
Weizen	"	..	104,524	10,661	..	94,260	550,794	107,157	11,772	1,101	44,871
Weizen-Mehl	"	..	7	..	424	834	774	6,177	..	..	13
Korinthen	Cent.	..	..	..	..	..	..	519	201	..	849
Krapp (Garance)	"	..	..	..	..	284	..	347	26,822	11	54,355
Krapp-Wurzel	"	..	..	..	..	..	..	..	666	..	20,883
Leder-Handschuhe	Paare	..	712	..	..	..	..	734	1,528	591	1,863,741
Leinwand, glatt und damastirt.											
Nach dem Stück eingetragen	Stk.	..	7,596	..	..	..	700	7,740	19	143	..
Battist und französische feine Leinwand	"	..	1	..	..	..	..	..	6	..	34,601
Nach der englischen Quadrat-Elle eingetragen	Quad. Elle	..	196	..	..	..	..	2,880	3,804	..	..
Nach der Elle eingetragen	Elle	..	9,600	..	..	..	..	..	..	..	..
Nach dem Werth eingetragen	£	..	5,883	..	..	1	281	30	2	5	1
Muskatnüsse	Pfunde	..	..	..	..	..	..	..	7,608	..	..
Pfeffer	"	..	..	..	..	..	..	1,199	3	..	..
Reis	Cent.	..	..	..	..	..	..	1	441	..	9
Rhabarber	Pfunde	..	5,038	..	..	..	..	2,515	16	..	2
Rosinen	Cent.	..	21	..	..	..	..	535	685	..	124
Saflor	"	..	..	..	1,312	..	..	2,442	484	..	..
Sämereien.											
Klee	Cent.	..	..	..	..	2,118	2,550	39,997	10,130	4,387	54,863
Leinsamen nnd Flachssamen	Scheffel	..	448,393	5,398	1,324	2,279	90,382	3,633	9,052	..	40
Rübsamen	"	..	5,737	16	..	24.819	7,091	18,128	685	41	30
Senna	Pfunde	..	..	..	..	..	2,711	2,766	87	..	2,792

Tabelle über die Quantitäten der Haupt-Artikel ausländischer und Colonial-Waaren, welche im Jahr 1844 vom nördlichen Europa und Frankreich in Großbritannien für die innere Consumtion eingeführt wurden.

		Tonnen	Rußland.	Schweden.	Norwegen.	Dänemark.	Preußen.	Deutschland.	Holland.	Belgien.	Frankreich.
Schumac	Tonnen	..	..	..	..	..	..	..	185	..	32
Wicken	Scheffel	..	..	84	..	9,513	4,601	6,561	964	189	790
Schmalten	Pfunde	..	..	..	133,912	6,215	..	51,332	11,120	..	..
Seide.											
Roh und Ausschuß-	„	..	49,513	..	..	..	..	4,104	455,860	25,596	1,136,962
Gedrehte	„	..	..	..	..	..	..	29	49,856	3,178	343,353
Seiden-Fabrikate von Europa u. s. w. nach dem Gewicht eingetragen	„	..	..	..	..	..	..	913	11,518	734	301,572
Seiden-Fabrikate von Ostindien, Bandanas und andre Tücher	Stücke	..	..	..	..	..	..	552	..	16	71
Taback, nicht fabrizirt	Pfunde	..	720	..	..	..	..	56,532	83,358	534	2,305
„ fabrizirt	„	..	987	1	1	10	14	8,554	694	2,130	1,056
Thee	„	..	2,591	..	..	..	18	8,940	178	16	..
Theer			8,114	474	27	192	..	..	..	..	..
Talg	Cent.	..	865,381	1,667	17	243	713	448	..	69	..
Wachs	„	..	..	1	..	1	1	265	..	..	14
Weine.											
Französisch	Gallon.	..	31	..	..	2	120	1,839	1,132	635	703,412
Portugiesisch	„	..	50	12	..	..	4	369	9	5	..
Spanisch	„	..	24	12	..	..	1	2,897	299	55	132
Madeira-	„	..	115	..	..	..	..	1,043	1,857	..	44
Canarien-	„	..	..	..	..	..	..	287	..	..	..
Rhein-	„	..	..	..	..	..	34	1,292	57,837	897	298
Andre Sorten	„	..	89	..	1	117	1	195	392	33	110
Weine von allen Sorten (Frankreich einbegriffen)	„	..	309	24	1	119	160	7,935	61,531	1,625	703,997
Wolle, Baumwolle	Pfunde	..	..	..	..	..	..	..	2	96	87,595
„ Schaf-, Lama- mit einbegriffen	„	..	5,402,098	..	2,144	1,604,099	271,485	21,847,684	350,196	776,077	922,980
Zimmt	„	..	..	..	..	..	..	..	18,023	535	..
Zink	Tonnen	..	..	..	..	324	4,898	4,889	62	212	..

Angegebener Werth der britischen und irländischen Producte und Manufacturen, welche nach dem Norden Europas, Frankreich einbegriffen, ausgeführt worden sind — 1827, 1833, 1844.

	1827.	1833.	1844.
	£	£	£
Rußland . . .	1,408,970	1,531,002	2,128,926
Schweden . . .	46,731	59,549	108,475
Norwegen . . .	39,129	55,938	152,824
Dänemark . . .	104,916	99,951	286,679
Preußen . . .	174,338	144,179	505,384
Deutschland . .	4,654,618	4,355,548	6,151,528
Holland . . .	2,404,561	2,181,893	3,131,970
Belgien		886,429	1,471,251
Frankreich . . .	446,952	848,333	2,656,259

Hamburg.

Folgendes ist eine Tabelle der wichtigsten Artikel, die im Jahre 1841 ein- und ausgeführt worden sind.

Eingeführt.

Kaffee	36,000	Tonnen.
Zucker	50,000	„
Baumwolle	64,000	Ballen.
Gespinnst	19,500	Tonnen.
Indigo	7,400	Kisten.
„	300	Seron.
Thee	12,270	Viertel-Kisten.
Wolle	60,000	Ballen.

Ausfuhr.

	Vierteln.		Tonnen.
Weizen (Britische Häfen) .	460,900	oder	115,000
Roggen	61,600		15,400
Gerste	43,400		10,850
Haber	5,600		1,400
Erbsen	12,700		3,175
Bohnen	1,900		475
Wicken	13,000		3,250
Rübsamen	13,400		3,350
		Tonnen	152,900

Tabelle über das Vieh in dem Königreich der Niederlande im Jahre 1844.

Provinzen.	Anzahl des Viehes.				Schafe.
	Vieh.		Pferde.		
	Ueber 2 Jahre.	Unter 2 Jahre.	Ueber 3 Jahre.	Unter 3 Jahre.	
Nord-Brabant .	95,768	39,445	25,325	5,036	46,456
Gelderland . .	82,281	53,648	22,831	6,617	65,132
Süd-Holland .	110,076	41,781	27,585	5,665	22,627
Nord-Holland .	89,604	27,070	14,189	1,364	103,465
Seeland . . .	34,004	14,871	19,478	3,987	25,766
Utrecht . . .	42,099	21,046	8,429	2,576	20,093
Friesland . .	109,790	53,159	18,290	3,451	80,830
Overyssel . .	56,935	26,194	11,706	3,200	34,631
Gröningen . .	47,417	37,268	19,684	5,623	65,571
Drent . . .	30,217	12,884	6,887	1,551	103,450
Limburg . . .	48,677	18,149	14,356	2,524	63,872
Zusammen	746,868	345,515	188,760	41,584	631,893

Anhang.—No. 2.

Holländische Fischereien.

	Schiffe.	Fischer.
Häring- und Kabeljau-Fischerei, mit Netzen . .	120	1800
„ „ mit der Leine .	45	525
Frische Fische und frische Häringe zum Räuchern und Trocknen	208	1455
Frische Fische, ohne die an der Küste und in der Zuyder-See	1000	4000
Frische Fische in den Seeland-Strömungen . .	230	500
	1603	8280

Die jährliche Ausbeute betrug durchschnittlich innerhalb der letzten fünf Jahre—

40,000 Tonnen gesalzene Häringe.

10,000,000 Häringe zum Räuchern oder Trocknen.

10,000 Tonnen gesalzene Fische.

	£
Geschätzt auf	333,333
In Holland consumirt für . . .	30,000
Exportirt nach Deutschland, Polen, Rußland und Belgien für . . .	303,333

Auszug aus der "Times"

vom 9ten Februar 1846.

„Lebensmittel vom Ausland.—Wie leicht zu vermuthen, sind die Sendungen von Rindvieh und andern Lebensmitteln aus den verschiedenen Häfen des Continents seit unserem letzten Berichte nicht sehr bedeutend gewesen: ein Umstand, den man wohl den in Vorschlag zu bringenden Veränderungen in den Eingangs-Zöllen zuschreiben muß, welchen diese Artikel in unserem Lande

unterworfen sind. Für die Jahreszeit ist das Wetter äußerst mild, und der Schifffahrt aus den Häfen von Rotterdam, Hamburg und andern holländischen und deutschen Häfen liegt durchaus keine Schwierigkeit im Wege. Dennoch war, wie die Markt=Nachrichten zeigen, die Einfuhr von Rindvieh in der letzten Woche, mit vorhergehender Wochen verglichen, sehr unbedeutend, woraus klar hervorgeht, daß die Vieh=Eigenthümer und Verkäufer in Holland zurückhalten und für den Augenblick nicht mehr Rindvieh her über zusenden geneigt sind, als eben nothwendig erscheint, um bestehenden Verträgen nachzukommen, und der Stellung, die sie in dem Markte unserer Hauptstadt einnehmen, nichts zu vergeben. Es wird wohl interessant sein, einige der Einfuhrs=Quantitäten innerhalb der letzten 10 Tage anzugeben, obgleich, wenn man Geflügel, Butter und andere Artikel des gemeinen Lebensbedarfes abrechnet, die wie gewöhnlich aus Frankreich und Belgien in ihrer Mannichfaltigkeit eingeführt wurden, die übrigen Sendungen, namentlich in den letzteren Tagen, nur sehr spärlicher Natur waren. Das Dampfboot Triton brachte von Ostende 36 Packkörbe mit Geflügel, 57 Ballen Butter, eine Quantität Eier u. s. w. Das Boot Princess Victoria brachte von Antwerpen 37 Pack Stint. Das Packetboot Westminster brachte von Neu=York eine beträchtliche Ladung, bestehend aus Mehl, Aepfeln, Käse, Rind= und Schweinefleisch und anderen amerikanischen Produkten. Das Schiff Siddons brachte von derselben Stadt nach Liverpool 5,500 Tonnen Mehl, 13,200 Scheffel Weizen u. s. w. Das Schiff Princess Royal, der General Steam Navigation Company gehörige bracht, von Hamburg 27 Ochsen, eine Quantität Butter und andere Lebensmittel. Das Dampfboot Earl of Liverpool brachte von Ostende 22 Pack Geflügel, nebst Butter u. s. w. Das Segelschiff Larnia, von Guernsey, brachte 40 Tonnen Kartoffel, ein Produkt dieser Insel. Die Schiffe Belfast und Harlequin brachten von Calais und Boulogne ihre gewöhnlichen Ladungen von Geflügel und anderen Lebensmitteln. Das Dampfboot Attwood, von Rotterdam eigens zu dem Behufe abgeschickt, brachte 51 Ochsen, 26 Kühe, 336 Schafe und 30 Schweine. Das Schiff Neptune, von Grevelingen, brachte 84 Pack Eier aus Frankreich. Das Dampfboot Rapid brachte von Harlingen 5 Tonnen gesalzenes Fleisch, 3 Pack Geflügel, 12 Ochsen, 1 Stier, 96 Kühe, 1 Kalb, und 219 Schafe, alles holländische Produkte. Das Schiff Soho brachte von Antwerpen die beträchtliche Ladung von 98 Fässern Stint. Das Schiff Venezuela brachte von Rotterdam 90 Pack Saamen, 20 Pack Geflügel, 310 Pack Fische, 116 Schafe, 7 Kälber, 192 Pack Hefen und verschiedene andere Produkte. Das Segelschiff Auguste, von Grevelingen, brachte 72 Pack Eier, 100 Pack Aepfel und eine Quantität Geflügel. Das amerikanische Packetboot St. James, von Neu=York, brachte eine beträchtliche Ladung, bestehend aus Käse, Rind= und Schweinefleisch, Zungen, Mehl und allen übrigen amerikanischen Produkten. Das Dampfboot Watt brachte von Havre eine Quantität getrockneter Früchte, Geflügel u. s. w. Das Schiff Triton brachte

von Ostende 38 Pack Geflügel, 63 Tonnen Eier u.s.w. Das Segelschiff Alliance, von Guernsey, brachte 2,200 Scheffel Kartoffel, ein Produkt der Insel, und ein Schiff von Neu-York brachte zu gleicher Zeit 12,368 Scheffel Weizen, 2,436 Pack Mehl, 50 Pack Erbsen u.s.w. Das holländische Segelschiff Medemblick, von der Stadt desselben Namens, brachte die große Sendung von 25,000 Stück holländischen Käsen. Das Schiff Belfast, von Calais, und das Schiff City of Boulogne, kamen mit den gewöhnlichen Ladungen Geflügel und anderen Produkten Frankreichs. Das Schiff Monarch brachte von Harlingen 2,000 Pack Butter, und das Dampfboot Columbine brachte von Rotterdam 160 Pack Butter, eine Quantität Käse, 39 Pack Geflügel, 52 Pack Hefen, 19 Ochsen und 1 Kuh (eine sehr unbeträchtliche Zahl), 345 Pack Fische und andere Gegenstände. Das Dampfboot Countess of Lonsdale brachte von Hamburg 14 Ochsen, und das Schiff Giraffe brachte von Rotterdam 11 Ochsen, 2 Stiere, 2 Kälber, 28 Kühe, 13 Pack Geflügel, 360 Pack Fische, 200 Pack Hefen und eine Quantität Käse, nebst anderen Produkten. Das Dampfboot Earl of Liverpool brachte von Ostende 23 Pack Geflügel, nebst Eiern, Butter u.s.w. Das Segelschiff Friends brachte von Harlingen 700 Stück Käse und 1,703 Pack Butter. Das Dampfboot Soho brachte von Antwerpen 92 Pack Stint; endlich das Dampfboot Rapid brachte von Harlingen 107 Kühe, 14 Ochsen, 1 Stier, 177 Schafe, eine Quantität wilden Geflügels, Butter, und andere holländische Produkte. Man sieht hieraus, daß die Einfuhr von Rindvieh mit der de übrigen aufgeführten Artikel in einem nur sehr geringen Verhältnisse steht, und wenn auch im Ganzen nicht unbedeutend und geringfügig, doch mit den Beträgen der drei oder vier vorhergehenden Wochen in gar keinen Vergleich kommen kann, wo fast täglich mehrere Schiffe mit Rindvieh ankamen, deren Aufzählung wir auch gerne zu seiner Zeit in unseren Spalten einen Platz eingeräumt hätten, wären wir nicht durch Mangel an Raum daran verhindert gewesen. Schon von früherer Zeit hat Erfahrung die Möglichkeit statuirt, daß fremde Staaten, und namentlich Holland, uns mit Rindvieh und Lebensmitteln im Allgemeinen versehen können, und es läßt sich kaum auch nur mit einiger Genauigkeit bestimmen, wie weit sich das Produktions-Vermögen dieser Länder ausdehnen möchte, wenn die Eingangszölle für diese Artikel, wie jetzt in Aussicht gestellt ist, ganz aufgehoben werden. Unter den Staaten des Continents nimmt Holland unstreitig in Bezug auf die Produktion und Ausfuhr solcher Lebensbedürfnisse bei weitem die hervorragendste Stellung ein, und es ist außer allem Zweifel, daß dieses Land einen beträchtlichen Theil der Vortheile genießen muß, die sich ergeben, wenn die in Vorschlag gebrachte Aufhebung der Eingangszölle auf Rindvieh, und Verminderung derer auf andere Lebensmittel, wirklich ins Werk gesetzt wird.

Auszug aus der "Times"

vom 2ten Juni 1846.

Rindvieh und Victualien von Holland.—Das nachstehende Verzeichniß enthält die Einfuhr von Rindvieh und den vorzüglichsten Lebensmitteln aus Holland im Verlaufe der vorigen Woche, so wie auch die geringeren Sendungen aus der Hansa-Stadt Hamburg. Erstens im Hafen von Hull: das Dampfboot Emerald Isle brachte von Rotterdam 80 Stück Rindvieh, 135 Pack Butter und andere Produkte; das Dampfboot Transit brachte von Hamburg 119 Pack Butter, 16 Pack Schweinefleisch, 20 Stück Hornvieh und mehrere Sorten von Saamen und anderen Produkten; das Schiff Clara von Rotterdam 52 Stück Hornvieh u. s. w.; das Schiff Queen of Scotland von Hamburg, 15 Pack Butter nebst verschiedenen anderen Artikeln und 22 Ochsen; das Schiff Laura von Rotterdam 46 Kühe; das Schiff Rosetta von Rotterdam 50 Stück Rindvieh; das Schiff Leeds von Hamburg 25 Pack Butter und 50 Stück Rindvieh. Alle vorgenannten Einfuhren kamen von den angeführten Städten in Dampfbooten im Hafen zu Hull an. Das holländische Dampfboot Batavier, von Rotterdam, das im St. Katherine's Wharf anlangte, brachte 192 Pack Butter, 220 Kisten und 20 Fässer Wachholderbranntwein, 54 Ochsen, 10 Pack Fische, verschiedene Pack von Hefen, Eiern, Geflügel und anderen Lebensmitteln. Das Dampfboot Ocean, ein Schiff der General Steam Navigation Company, auch von Rotterdam, das an Brunswick Wharf, Blackwall, ankam, hatte an Bord 226 Pack Butter, 100 Pack Käse, 8 Tonnen frische Gurken, 79 Pack Hefen, 7 Kühe, 5 Pack Fische u. s w. Das Dampfboot Rapid brachte von Harlingen 1,662 Pack Butter, 65 Kühe, 4 Ochsen, 31 Schafe, 7 Schweine, 8 Pack Geflügel und andere holländische Einfuhrs-Artikel. Das der General Steam Navigation Company gehörige Schiff John Bull brachte von Hamburg 283 Pack Butter, 8 Ochsen, eine große Quantität Kleesaamen u. s. w. Das Schiff Perseverance brachte von Leer (Hanover) 1,874 Pack Butter, 584 Schinken, und eine Quantität Würste; und das Schiff Mary Ann brachte von Alkmaar 20,705 Stück holländischen Käse. Das der General Steam Navigation Company gehörige Dampfboot Columbine kam hierauf von Rotterdam an, und brachte 114 Pack Butter, 51 Pack Hefen, 9 Tonnen Fische, 5 Tonnen Gurken, nebst anderen Victualien, hatte aber gar kein Rindvieh an Bord. Das Dampfboot Princess Royal, von derselben Gesellschaft, brachte von Hamburg 255 Pack Butter, 6 Ochsen, eine Quantität Kleesaamen u.s.w. Das Dampfboot Loch Ryan brachte von Harlingen 15 Ochsen, 45 Kühe, 3 Schafe, 1 Kalb und 1 Ziege. Das Schiff City of London brachte von Rotterdam die beträchtliche Ladung von 24,554 Stück Käse, 159 Schafe, 1 Kalb und 1 Lamm, 100

Kisten Wachholderbranntwein und 39 Kisten Butter. Das Segelschiff Eclipse brachte 1,975, und das Schiff Monarch 2,225 Pack holländische Butter, beide von Harlingen. Endlich, das der General Steam Navigation Company gehörige Schiff Attwood, das eigens zu diesem Zwecke nach Rotterdam abgeschickt worden war, langte an Brunswick Wharf an, und hatte 38 Ochsen, 13 Kühe, 26 Lämmer, und 105 Schafe an Bord. Die Aufzählung dieser Einfuhren in dem gegenwärtigen Zeitpunkte ist vom tiefsten Interesse und der größten Wichtigkeit; denn indem sie die Menge zeigt, in welcher diese Artikel jetzt importirt werden, setzt sie nicht nur den Gegensatz zu den jetzigen Importationen mit denen derselben Artikel von früher, wo diese noch mit Zöllen belegt waren, in ein klares Licht, sondern gewährt uns auch einen Blick auf die Vorräthe, die wir in Zukunft von den berührten Seiten her erwarten dürfen.

Auszug aus der "Times"

vom 12ten Februar, 1846.

Wenn wir uns in den folgenden Zeilen über die Communication mit Indien aussprechen werden, so liegt es durchaus nicht in unserem Plane, die respectiven Vortheile der beiden Wege über Frankreich oder über Oesterreich gegen einander abzuwägen. Unsere gegenwärtigen Bemerkungen haben nicht zum Zwecke der einen oder der anderen Route das Wort zu reden, — ein Feld, auf dem wir aller Wahrscheinlichkeit nach eben so viele Gegner als Gönner finden dürften; sondern wir wollen nur auf die Mangelhaftigkeit der mechanischen Einrichtungen aufmerksam machen, durch die uns die Posten aus Indien zukommen ohne den topographischen Theil des Planes zu berücksichtigen. Auf diese Weise glauben wir unserem Gegenstande keine weitere Vertheidigung vorausschicken zu müssen, da wir wohl des Verdachtes überhoben sind, als wollten wir bei dieser Gelegenheit Privat-Ansichten geltend machen, oder ein individuelles Interesse begünstigen. Da dieser Gegenstand einen allgemeinen Charakter trägt, so muß er auch nothwendigerweise allgemeine Theilnahme erregen, eine Theilnahme, die sich nicht auf Kaufleute und Handels-Compagnien beschränkt, sondern sich durch jeden Rang und Stand hindurchzieht, und sich ohne Ausnahme über die ganze ungeheure Masse erstreckt, welche auf so endlos verschiedenen Weisen mit dem britischen Reiche im Osten in Verbindung steht.

Während wir dieses schreiben, am Morgen des 12ten, ist noch keine Post aus Indien in London angekommen. Und doch langte die regelmäßige Briefpost von Bombay schon am 28ten v. M. in Alexandrien an, und verließ diesen Hafen folglich entweder an demselben oder doch am folgenden Tage. Unsere Nachrichten, die wir über Triest erhielten, und am Morgen des 5ten veröffentlichten, waren

nicht nur damals, sondern sind auch jetzt noch die einzige Kunde, die dem Publikum, und selbst dem India House und der Regierung, über unsere Angelegenheiten im Osten zugekommen sind. Eine große Schlacht wurde im Punjab gekämpft, ein tapferer und entschlossener Feind aufs Haupt geschlagen, ein Schritt von der äußersten Wichtigkeit in politischer Beziehung gethan, in dem die Möglichkeit unberechenbarer Folgen gegeben ist; und doch hat von allem diesen weder die englische Regierung, noch die große Compagnie, die Beherrscherin Indiens, irgend einen authentischen Bericht, oder überhaupt irgend eine Nachricht, außer dem was sie in unseren Spalten gelesen haben. Ja noch mehr, die Freunde der britischen Krieger, welche an den Ufern des Sutlej gegen die Sikhs gefochten; die Eltern, die Schwestern, die Gattinnen dieser siegreichen Kämpfer, schweben über das Schicksal ihrer Gatten, Brüder und Söhne, immer noch in dem peinlichen Gefühle der Ungewißheit und in aller Qual von Hoffnung und Furcht — und warum das? Aus keinem anderen Grunde, als weil die Admiralität ein paar hundert armselige Pfunde in den Ausgaben für die Marine im Mittelmeere ersparen will.

Dieser kleinlichen Sparsamkeit, und gewiß keinem anderen Grunde, müssen wir die Verzögerung der indischen Post zuschreiben, die schon am 4ten hätte eintreffen sollen. Die Depeschen für unser Blatt wurden uns nicht mit außerordentlicher Schnelligkeit mitgetheilt; im Gegentheile hatte unser Courier, wie schon früher bemerkt, mit Hindernissen aller Art zu kämpfen, die theils in der Schwierigkeit der Passage, theils im Mangel vorhergängiger Arrangements zur schnellen Beförderung, ihren Grund hatten. Wenn ein gut conditionirtes Dampfboot nach Marseilles — zu gleicher Zeit mit dem österreichischen Boote, das nach Triest abging, — Alexandrien verlassen hätte, so glauben wir sicherlich (ohne die respectiven Vortheile des einen oder des andern Weges in Anschlag zu bringen), daß die hieher bestimmten Briefe, wenn auch nicht am 5ten, doch wenigstens noch zeitlich genug hätten ausgegeben werden können, um sie mit der Abgangs-Post am 7ten zu beantworten. Allein die zu diesem Zwecke bestimmten Boote sind durchaus nicht gut gewählt. Es sind größtentheils alte Kriegs-Dampfschiffe, die für ihre ursprüngliche Bestimmung unbrauchbar, sich in ihrem Alter zu dem ruhmlosen Dienste als Briefträger verdammt sehen. Es ist ausgemacht, daß sie durchaus unfähig sind, gegen die Seeströmungen vorzuschreiten oder gegen die stürmischen, plötzlichen Windveränderungen anzukämpfen, die in einer Binnen-See so vorherrschend sind. Im mittelländischen Meere vorzüglich, und vielleicht mehr als in irgend einem andern, sollte man gut conditionnirte starke Schiffe haben, und nicht solche ausgediente Invaliden, wie das Schiff Acheron ist, das auf seiner letzten Fahrt von Marseilles alle seine Kohlen und seinen Holzvorrath aufgebracht haben soll, und auch dann aus Mangel an bewegender Kraft zu landen gezwungen gewesen wäre, hätte nicht ein anderes Schiff dasselbe ins Schlepptau nach Valette genommen.

Wenn man einen Blick auf die Ausdehnung und Wichtigkeit der englischen Besitzungen in Indien wirft, so kann man nicht umhin zu bemerken, wie nothwendig eine schnelle und sichere Communication mit England ist, und wie falsch eine Oeconomie angebracht sein muß, die auf den Wellen des Mittelmeeres Schnelligkeit und Sicherheit einigen hundert Pfunden zum Opfer bringt, während sie andrerseits auf den Ebenen von Hindostan Millionen verschwendet. Vor einigen Jahren — in einer Periode, seit welcher alle Zahlen mehr als auf das Doppelte gestiegen — belief sich die Zahl der Unterthanen, Allirten und Tributpflichtigen von Großbritannien in Indien auf 144,000,000. Unsere Armee bestand aus etwas weniger als 300,000 Mann, und die Kosten dafür betrugen £9,374,000. Der Werth der importirten Waaren wurde auf £6 000,000 geschätzt, dabei wurden 372 Schiffe von 176,000 Tonnen, beschäftigt. Und zu diesen langen Zahlenreihen können wir noch die Bemerkung hinzufügen, daß die politischen Vorgänge in diesem Welttheile unvergleichlich wichtiger sind, als die in allen anderen britischen Besitzungen zusammengenommen. Niemand ist wohl von ihrer wahren Wichtigkeit nachdrücklicher eingenommen, als der gegenwärtige Groß-Admiral, früher General-Gouverneur von Indien. Niemand kann so schnell als er die Mißgriffe in dem jetzigen Systeme berichtigen. Eine Veränderung, die etwa mit der Marine auf der Station Alexandrien vorgenommen würde, kann nichts verschlimmern, aber verbessern könnte sie leicht, und Lord Ellenborough könnte wohl die seltsame Anomalie beseitigen, die wir in dem bestehenden Contraste bemerken — daß nemlich, während die Dampfboote zwischen Liverpool und Neu-York, die doch das atlantische Meer zu durchsegeln haben, stets unfehlbar zur bestimmten Stunde anlangen, die Post von Indien hingegen auf ihrer kurzen Fahrt in einem Binnen-Meere, zwischen Alexandrien und Marseilles, sich oft um ganze Tage verspätet.

Handel mit Java.

Der Einfuhr- und Ausfuhr-Handel dieser Colonie, deren Bevölkerung sich auf 80,000 Einwohner beläuft, ist äußerst beträchtlich. Derselbe besteht gegenwärtig nur mit Amsterdam und Rotterdam, mit Ausnahme von 10 bis 12 Schiffen, die Middelburg und Seeland gehören. Es steht zu erwarten, daß wenn einmal die Eisenbahn von Flißingen und Middelburg nach Düsseldorf fertig sein wird, die durch die drei Provinzen Seeland, Nort-Brabant und Limburg gehen, und einen Nebenzweig nach Nimwegen und Arnheim, nach Belgien durch Lüttich, und nach Antwerpen von Breda haben wird, dadurch ein großer Theil der Waaren, die nach dieser reichen Colonie exportirt werden, für den Transport auf derselben gesichert werden wird.

Vor der Revolution von 1830 wurde der größte Theil des Handels mit Java von dem Hafen Antwerpens aus getrieben, dessen Handel jedoch einigermaßen auf Rotterdam und Amsterdam und England übergegangen ist.

Detaillirte Angabe des Handels und der Schifffahrt auf den Inseln Java und Madura im Jahre 1841.

(Aus einem französischen offiziellen Berichte übersetzt.)

Einfuhr.

		fl.	£
Waaren, die von der Ostindischen Compagnie und von Privatpersonen eingeführt wurden :—			
Waaren	im Werthe von	20,156,276	1,679,690
Specie . . .	"	1,207,005	100,584
Zusammen . .		21,363,281	1,780,274
Der Werth der Waaren und Specie, die von der Regierung eingeführt wurden, belief sich auf		8,119,882	676,675
Total-Werth aller importirten Artikel		29,483,163	2,456,931
Die importirten Artikel bestanden aus Produkten von : —			
Europa und Amerika .	im Werthe von	12,987,724	1,082,310
Westindien und Bengalen	"	610,241	50,853
China, Manilla und Siam	"	1,758,714	146,560
Japan . . .	"	4,986	415
Oestlichen Archipelagus .	"	4,794,611	399,551
Total-Werth der Waaren		20,156,276	1,679,689
Die Produkte von Europa und Amerika bestanden :—vorzüglich aus Glas-, Kristall-, und Erden-Waaren,	im Werthe von	397,441	33,120
Wollen- Tuche und Stoffe—			
Aus den Niederlanden . .	im Werthe von	171,931	14,411
Aus anderen Ländern . .	"	224,483	18,707
Leinen- und Baumwoll-Waaren—			
Aus den Niederlanden . .	"	4,966,818	413,901
Aus anderen Ländern . .	"	2,717,612	226,468

Verschiedene Artikel—		fl.	£
Leder-, Sattlerwaaren und Wagen .	„	65,724	5,477
Kleidungsstücke . . .	„	83,314	6,943
Opium (aus der Levante) . .	„	152,000	12,667
Schiffsmaterialien . . .	„	166,896	13,908
Lebensmittel . . .	„	559,382	46,615
Weine und geistige Getränke . .	„	1,059,242	88,270
Worunter gewöhnliche rothe Weine	„	315,694	26,308
Wachholder-Branntwein . .	„	276,703	23,059
Möbel im Werthe von . .	„	80,324	6,694
Gold- und Silber-Arbeiten und Faden	„	10,640	887
Stickereien und militärische Zierrathen	„	3,034	253
Putz- und Juwelierarbeiten und Parfumerien	„	128,814	10,734
Bücher, Noten und musikalische Instrumente	„	58,024	4,835
Kupfer und Kupferwaaren .	„	427,467	35,622
Stahl und Stahlwaaren .	„	35,054	2,921
Arzeneiwaaren und Färbestoffe .	„	22,356	1,863
Eisen, Eisenwaaren und Maschinerie	„	970,658	80,888
Seidenmanufakturwaaren .	„	146,637	12,220
Kaffee-Säcke	„	135,564	11,297

Von allen aus den Niederlanden importirten Artikeln wurden Zeugnisse über holländische Produktion beigebracht bis zu dem Werthe von fl. 6,607,362, oder £550,613.

Die von der Regierung eingeführten Waaren bestanden vorzüglich aus—

		fl.	£
Gold und Silber . . .	im Werthe von	1,114,099	92,833
Platirte Waaren	„	1,369,590	114,134
Verschiedene Artikel für die Marine und Armee	„	1,134,210	94,517
Zinn von Banca	„	2,731,667	227,639
Muskatnüsse von Banca — gute Qualität	„	1,150,145	95,845
Muskatnüsse von Banca — geringe	„	143,697	11,975
Muskatnüsse von Banca — beschädigt	„	23,461	1,955
Muskatenblüthe, gute Qualität .	„	240,440	20,037
„ pulverisirt .	„	2,267	189
Gewürznelken	„	56,486	4,707
Cacao	„	9,422	785
Kaffee von Menado . .	„	136,815	11,401
Lakirtes Holz von Bima . .	„	7,682	640

Ausfuhr.

Artikel von der Ostindischen Compagnie und von Privatpersonen exportirt.

		fl.	£
Waaren . . .	im Werthe von	62,959,099	5,246,592
Specie . .	„	492,616	41,051
Summe		63,451,715	5,287,643
Die Waaren und Specie von der Regierung exportirt beliefen sich auf . . .		2,342,085	195,174
Total=Summe aller exportirten Artikel		65,793,800	5,482,817

Die ausgeführten Artikel bestanden in den Produkten von —

	fl.	£
Oestlichen Archipelagus	60,761,724	5,063,477
Westindien und Bengalen	139,073	11,589
Siam, China, Cochin China, und Manilla .	176,314	14,693
Japan	88,478	7,373
Europa und Amerika	1,793,510	149,459
Summe wie oben	62,959,099	5,246,592

Die Produkte des Indischen Archipelagus bestanden hauptsächlich in —

		fl.	£
Arrack, 4,671 21-24 Eimer . .	Werth	280,313	23,359
Eßwaaren	„	139,296	11,608
Gambier, 2,168 55-100 Piculs .	„	47,708	3,976
Goldstaub und Stangengold, 697½ Thails	„	55,800	4,650
Sandalholz, 4,161 61-100 Piculs .	„	116,525	9,710
Sapanholz, 5,939 Piculs	„	32,665	2,722
Häute, Ochsen=und Büffel=, 120,472 Stke.	„	240,142	20,012
Indigo, 1,827,386¼ Pfde. . . .	„	5,939,005	494,917
Baumwolle, roh, 8,263 48-100 Piculs	„	90,898	7,575
Terra Merida, 6,975 80-100 . .	„	41,855	3,488
Kaffee, 961,466 36-100 . . .	„	28,843,998	2,403,666
Kupferwaaren	„	154,662	12,889
Zimmt, 362, 11-100 Piculs , .	„	45,264	3,772
Leinen= und Baumwollgarn . .	„	928,686	77,390
Matten=Stoffe	„	47,583	3,965
Arzneien und Spezereien	„	31,458	2,622
Oehl, Cacao= und Katjang=, 5,827 9-100 Piculs		122,369	10,197
Pfeffer, rund, 13,245 98-100 Piculs .	„	238,427	19,869
„ conisch, 230 70-100 Piculs .	„	5,076	423

		fl.	£
Indisches Rohr, 37,017 45-100 Piculs	"	222,104	18,509
Reis, 676,212 52-100 Piculs .	"	3,042,954	253,579
Schildkrötenschale, 27 58-100 Piculs .	"	44,142	3,679
Gewürze: Muskatblüthe . . .	"	292,974	24,414
Gewürze: Gewürznelken . . .	"	608,835	50,736
Gewürze: Muskatnüsse . . .	"	1,281,446	106,787
Zucker, gestoßen, 1,031,094 40-100 Piculs	"	12,373,132	1,031,094
" braun, 15,482 4-100 Piculs .	"	139,338	11,612
Taback, 3,161 5-100 Kodies .	"	1,106,393	92,199
Thee (von Java), 1,408 185-1000 Piculs	"	176,021	14,668
Zinn, 48,339 59-100 Piculs . .	"	2,175,282	181,278
Bêche de Mer, 3,030 26-100 Piculs	"	121,210	10,101
Vogelnester, 263 4-100 piculs .	"	1,054,560	87,880
Salz, 3,985 24-30 Koyangs . .	"	244,567	20,381

	Anzahl.	Lasten.
Die Anzahl der Schiffe und deren Tonnengewicht, welche unter Holländischer Flagge nach fremden Landen abfuhren, war . . .	194	59,760½
(Von welchen 190 nach den Niederlanden waren.)		
Unter Holländischer oder Indischer Flagge nach Indischen Häfen, unter welchen jene der alliirten Prinzen im Archipelagus sind . . .	1,377	49,422
Summe . .	1,571	109,182½
Unter Britischer Flagge	75	11,135½
Französischer	10	1,458½
Schwedischer	12	1,766
Dänischer	3	343
Russischer	1	206
Belgischer	1	137
Hamburgischer	7	849
Spanischerr	1	90
Portugiesischer	13	2,075½
Bremischer	3	336½
Amerikanischer	23	4,036
Kniphausenischer	1	150
Chinesischer	11	380
Cochin-Chinesischer	1	150
Siamesischer	3	165
Verschiedenen	221	2,356
Summe	1,957	134,816½

Tabelle über die Quantität Waaren, der welche von Amsterdam über den Rhein im Jahre 1840 ausgeführt worden sind.

		Rheinische Quintals.	Ctner. Kil.
Möbelholz		5,656	32
Starke Getränke-, gebrannte Getränke		2,992	49
Weine		2,927	25
Cacao		906	24
Kaffee		155,480	38
Bleiweis		110	17
Vieh	Stück	1,843	27
Baumwolle		12,660	27
Leder und Häute, zugerichtet		5,082	39
getrocknet		8,049	30
Kupfer		7,389	10
Spezereien		3,976	48
Gewürze- Zimmt		689	11
Gewürznelken		90	19
Muskatblüthe		55	13
Muskatnüsse		146	15
Spanischer Piment		559	29
Pfeffer		2,882	38
Andre Artikel		1,063	30
Zinn		1,747	28
Porzellan		725	36
Eisen, roh		15,093	26
verarbeitet		53	18
Blech		45	49
Käse		232	7
Oelsamen		80,233	12
Weizen		10,360	10
Hanfsaamen-Oel		1,161	41
Leinsaamen „		65,126	34
Oliven-Oel		1,172	17
Fische „		73,306	26
Wolle		648	35
Flachs		431	10
Papier		414	29
Fische, Häringe		354	48
Stockfische		4,815	29
Potasche		6,013	10

	Rheinische Ctner. Quintals.	Kil.
Reis	21,383	11
Salpeter	1,152	5
Schwefel	1,560	20
Zucker, roh	104,127	8
raffinirt braun	84,252	3
„ Hut=	221,223	27
Candi=	3,236	64
Taback, in Blättern, im Lande erzeugt	1,749	40
ausländisch — Vereinigte Staaten	12,152	47
Porto=Rico	1,905	46
Stängel	14,859	15
fabrizirt	1,854	29
Färbewaaren, Holz	25,990	9
Krapp	209	32
Indigo	1,178	19
Sumach	1,820	27
Andre Arten	21,817	14
Thee	244	16
Gewebte Stoffe aller Art	133	38
Vermischte Artikel	31,567	7
Summe	1,027,611	20

Obbenannte Artikel waren unter die folgenden Häfen vertheilt:—

	Centner.
Preußen — Coblenz	37,799
Cöln	362,147
Düsseldorf	55,819
Duisburg	85,311
Wesel	34,770
Urdingen und Neuß	102,089
Großherzogthum Hessen — Mainz	133,356
Frankfurt am Main	40,784
Baiern — Rheinschanze	20,274
Großherzogthum Baden — Mannheim	153,598
Würtemberg — Heilbronn	4,176
Summe	1,030,123

Der Handel über den Rhein zwischen Holland und den Staaten, die nahe an diesem Fluß liegen, hat sich beständig vermehrt, wie die folgende Tabelle

beweist, welche zwei Jahre vor dem Mainzer Tractat vom 31ten März 1831 anfängt.

	Centner.		Centner.
1829 . .	243,784	1835 . .	651,218
1830 . .	365,787	1236 . .	666,474
1831 . .	448,110	1837 . .	700,059
1832 . .	519,070	1838 . .	724,114
1833 . .	589,303	1839 . .	767,698
1834 . .	684,246	1840 . .	1,030,123

Einfuhr in Deutschland über den Rhein von Rotterdam im Jahre 1841.
(Der Werth ist in Pfund Sterling angegeben.)

	£
Baumwolle	113,160
Eisen, Nägel, und Eisenwaaren	15,320
Erde, Ocker, und Ziegel	1,480
Fabrikate von verschiednen Arten	12,280
Färbe-Stoffe und Farben	378,200
Fische und gesalzene Eßwaaren	11,240
Früchte, getrocknet und frisch	23,360
Wachholderbranntwein und andre im Lande erzeugte geistige Getränke	24,240
Gewürze	32,760
Glas und Glaswaaren	1,120
Gummi	17,640
Hanf und Flachs	2,360
Haare, Roß-, und andre Sorten, und Federn	17,920
Häute und Felle	203,960
Holz — zu Möbel	3,960
Färbeholz	35,760
Kaffee	440,960
Käse und Butter	1,160
Korn und Mehl zur Speise	60,200
Metalle, verarbeitet und unverarbeitet	104,560
Oele, zum Gebrauch für Künstler	40,360
Pech, Theer und andre Harze	3,160
Porzellan, Fayence, und Steingut	9,600
Samen, harzartige.	21,000
Salze, und chemische Producte	46,720
Spezereien zum Gebrauch für Apotheker und Künstler	65,120

	£
Stahlwaaren, Quincaillerie	15,480
Taback, im Lande erzeugt, nicht fabrizirt	320
in Blättern und Rollen	125,000
fabrizirt	42,000
Unschlitt und andres Fett	36,640
Weine und ausländische geistige Getränke	26,160
Zucker, roh	106,880
raffinirt	98,640
Zwirn, Garngespinnst und Fabrikate, nemlich:—	
aus Baumwolle	1,325,760
„ Hanf und Flachs	41,320
„ Seide	135,320
„ Wolle, Wollengarn	306,560
„ nicht aufgezählte Artikel	14,520
Vermischte Artikel	12,480
Summe in £ Sterling	£3,864,680

Ausfuhr von Deutschland über den Rhein nach Rotterdam.*

(Der Werth ist in Pfund Sterling angegeben.)

	£
Arznei- und Materialwaaren	19,920
Baumwolle	400
Eisendraht und Eisenwaaren	22,880
Färbestoffe und Farben	25,440
Gerste, Hafer und anderes Getreide	45,920
Gewürze	8,840
Glas und Glaswaaren	8,360
Gummi	80
Haare, Roß- und andere Gattungen uud Federn	7,840
Hanf und Flachs	3,160
Häute und Felle	13,280
Holz, Möbel-	1,200
Färbe-	120
Schiff- und Bau-	7,320
Kohlen	14,920
Manufacturen verschiedener Gattung	54,760
Metalle, verarbeitet und unverarbeitet	18,840

	£
Mode- und Stahlwaaren	40,280
Obst, getrocknet und frisch	1,120
Oel, für Künstler	800
Pech, Theer und andere Harze . . .	80
Porzelan und Geschirr	3,240
Potasche und andere Gattungen Asche . .	40
Reis	40
Rum und Arack	920
Saamen, harzartige, oder um Oel daraus zu ziehen	22,600
Salze und chemische Producte	4,360
Tabac	1,400
Talg und anderes Fett	240
Wein, Branntwein und andere geistige Getränke .	59,200
Weitzen, Roggen und das daraus gemahlene Mehl	213,960
Wolle	7,400
Zucker	5,760
Zwirn, Garn, und gesponnene Baumwolle und Manufacturen von Baumwolle	116,360
Hanf und Flachs	9,680
Seide	556,440
Wolle oder gezwirnte Wolle	55,320
nicht angegebenen Stoffen	13,400
Verschiedene Artikel	29,280
Zusammen	£1,395,200

Nachträgliche Bemerkungen

mit Bezug auf

Herrn Themmen's Bericht.

Tabelle der Distanzen von London nach dem Rhein.

	Zur See.	Auf der Eisenbahn.	Zusammen.
Von London—	engl. Meilen.	engl. Meilen.	engl. Meilen.
Nach Düsseldorf, über Amsterdam . .	266	117	383
Rotterdam . .	195	110	305
Middelburg . .	158	137	295
Antwerpen . .	192	140	332
Nach Cöln, über Amsterdam . .	266	145	411
Rotterdam . .	195	138	333
Middelburg . .	158	165	323
Antwerpen . .	192	134	326
Dem Abriß entnommen.			

Transito-Waaren.—Handel der Niederlande.

In Uebereinstimmung mit den in der Notiz angeführten statistischen Bemerkungen belaufen sich die Waaren, die in Folge des Verkehrs mit den Rheingegenden auf dieser Eisenbahn verführt werden sollen, auf 60,000 Tonnen, über eine Strecke von 42.70 Lieues, und auf folgende Weise eingetheilt:—

				Gulden
51,000 Tonnen Güter	erster Classe zu	9.61	Gulden	490,110
7,200 „	zweiter „	14.94	„	107,568
1,800 „	dritter „	19.21	„	34,578

Für den Transport von 5,000 Tonnen Güter über eine Strecke von 56 Lieues, auf folgende Weise eingetheilt:—

4,250 Tonnen Güter	erster Classe zu	12.60	Gulden	53,550
600 „	zweiter „	19.60	„	11,760
150 „	dritter „	25.20	„	3,720

Für den Transport von 5,000 Tonnen Güter über eine Strecke von 28 Lieues, auf folgende Weise eingetheilt:—

4,250 Tonnen Güter	erster Classe zu	6.30	Gulden	26,775
600 „	zweiter „	9.80	„	5,880
150 „	dritter „	12.60	„	1,890

Zusammen 70,000 Tonnen zu 10.513 Gulden 735,891 Guld.

Aus den in der Notiz niedergelegten Bemerkungen ist ferner zu ersehen, daß die Nordprovinzen nebst andern die folgenden Artikel nach Belgien senden:—

11,102	Tonnen Getreide und Korn.		
800	„ Leinsaame.		
11,902	Tonnen Güter erster Classe, die über eine Strecke von 114 Lieues zu 2.66 Gulden per Lieue geführt werden . . .	31,659	Gulden
90	Tonnen Güter zweiter Classe zu 3.99 Gulden	359	„
11,992	Tonnen zu 2.669 Gulden . .	32,018	Gulden.

Waaren-Transito zwischen England und Deutschland.

Dieser besteht hauptsächlich in der Ausfuhr englischer Manufacturen nach Deutschland, angeschlagen auf	122,555
2.) In ausländischen und Colonialwaaren	24,111
3.) Waaren, die von Deutschland zur Consumtion für England und Irland geschickt werden	41,154
Zusammen . .	187,820

wie angegeben in den Tarifen und Verordnungen Großbritanniens.

Nach dem Eisenbahntarif müssen diese Waaren auf folgende Weise classificirt werden:—

85	per Cent. oder	159,647	Tonnen für Güter	erster Classe.
12	„ „	22,538	„ „	zweiter „
3	„ „	5,635	„ „	dritter „

Wenn der Tarif auf eine Distanz von 42.7 Lieues — zwischen Flissingen und Venloo — angewandt wird, so erscheint folgendes Resultat:—

159,647 Tonnen zu	9.61 Gulden .	. 1,534,208	Gulden.
22,538 „	14.95 „ .	. 336,943	„
5,635 „	19.22 „ .	. 108,305	„
187,820 Tonnen, welche abwerfen	.	. 1,979,456	„.

oder im Durchschnitt 10,539 Gulden per Tonne.

Einkünfte, die von den Zöllen des Canals und Hafens zu Middelburg und von der Passage über den Sloe-Damm zu erwarten stehen.

Der Verkehr der vier vorzüglichsten niederländischen und belgischen Hafen weist sich auf folgende Weise aus:—

In Antwerpen	laufen ein	1,300	Schiffe, die	209,273	Tonnen halten.
„ Amsterdam	„	2,083	„	347,411	„
„ Rotterdam	„	1,376	„	297,560	„
„ Middelburg	„	67	„	13,400	„
	Zusammen	4,826		867,644	

Es wird allgemein zugestanden, daß sobald der Hafen von Middelburg tiefer gegraben und durch die Eisenbahn in directe Verbindung mit Deutschland gebracht wird, wird sich demselben wenigstens ein Viertheil des obenerwähnten Verkehrs zuwenden, nemlich 1,206 Schiffe, die 217,000 Tonnen halten, die folgende Zölle zu entrichten hätten:—

Zoll per Tonne und Einfahrtsgebühr	10 Cents
Daher für zwei Einfahrten . .	20 „
Zoll per Tonne bei der Rückfahrt und doppelte Hafengebühr zu 3 Cents	6 „
Zusammen . . .	26 „

N.B. In Middelburg einsegelnde Schiffe zahlen doppelte Hafengebühr, obzwar sie die Einfahrt nur ein Mal machen.

	Gulden	Cents
227,000 Tonnen zu 26 Cents	56,420	00
1,206 Schiffe zahlen an drei Brücken 20 Cents per Brücke	724	00
	57,144	00

Küstenfahrer.

1,280 Fahrten werden von 16 Middelburg zugehörigen Schiffen gemacht, deren jedes in 40 Fahrten zweimal durch den Hafen geht.		
480 Fahrten werden von 3 Flissingen zugehörigen Schiffen gemacht, deren jedes 40 Fahrten macht und zweimal durch beide Hafeneingänge fährt.		
10,080 Fahrten werden von 63 an der Westschelde gelegenen Häfen zugehörigen Schiffen gemacht, deren jedes 40 Fahrten macht und zweimal durch beide Hafeneingänge fährt		
11,840 Fahrten zu 30 Cents	3,552	00
Dieselben Schiffe passiren:—		
In 1,280 Fahrten die Brücke zu Middelburg		
„ 960 „ „ Flissingen.		
„ 20,160 „ der West-Schelde.		
22,400 Fahrten zu 8 Cents	1,792	00
80 Schiffer, die ungefähr 8,000 Tonnen Torf auf der Westschelde führen, deren jedes viermal passirt und 1 Cent per Tonne zahlt	320	00
Dieselben Schiffe passiren die Brücken 640 Mal zu 8 Cents	51	20

	Gulden	Cents
50 Schiffe, die nach den verschiedenen Hafen der Westschelde fahren, deren jedes 15 Fahrten macht und viermal passirt —3,000 Fahrten zu 15 Cents	450	00
Dieselben Schiffe passiren die Brücken 6,000 Mal zu 8 Cents	480	00
180 Schiffe, die für die Dämme laden, deren jedes ungefähr 100 Tonnen hält und viermal passirt—720 Fahrten zu 1 Cent per Tonne	720	00
1,280 Fahrten zu 8 Cents	118	40
260 Schiffe, von denen 60 nach Flissingen 240 Fahrten machen		
200 „ Middelburg 400 „		
Zusammen . . 640 Fahrten		
Fahrten mit 90 Tonnen zu 1 Cent per Tonne . .	576	00
Die Brücken werden 880 Mal passirt, zu 8 Cents per Tonne	70	40
1 Dampfboot, das täglich in den Hafen ein= und aus demselben ausläuft, macht ungefähr 730 Fahrten zu 5 Gulden .	3.650	00
Passirt die Brücken 2,920 Mal zu 20 Cents . . .	584	00
Gebühren für die oben erwähnten 1,206 Schiffe, im Durchschnitt zu 30 Gulden für jedes	36,180	00
150 nach Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen bestimmte Schiffe, im Durchschnitte 290 Tonnen messend, zahlen für Ueberwinterung:—		
1. Bei der Einfahrt, zu 12 Cents . . 3,600		
2. Zoll . . . „ 12 „ . . 3,600		
340 Tage, zu 2fl. per Tag das Schiff. . 12,000		
	19,200	00
Schiffe der königlichen Marine	5,000	00
Zusammen . .	129,888	00
Verkauf des auf den Dämmen, auf dem Canal u.s.w. wachsenden Grases	4,000	00
Der Sloe=Damm bringt ein für 35,000 Passagen zu 25 Cents	8,750	00
„ „ „ 7,300 Wagen zu 50 Cents	3,650	00
	146,288	00

N.B. Bei Berechnung der Einkünfte, die von dem Middelburger Hafen und Canal erwachsen sollen, haben wir uns auf den für den Canal von Helvoetsluys existirenden Tarif basirt.

Nimwegner Eisenbahn.

[Wir fügen hier einige wichtige Bemerkungen bei über die projectirte Eisenbahn von Arnheim nach Veghel, welche eine Verlängerungsbahn der Flissingen-Middelburger and Mastricht Bahn bilden wird. Da diese 31 englische Meilen lange Bahn sehr zur Vermehrung des Verkehrs der Eisenbahn von Flissingen beitragen wird,—indem sie dieselbe mit den Nordbahnen vereinigen wird, so daß hierdurch Middelburg in direkte Verbindung mit den Hanse-Städten, Holstein und andern wichtigen Städten Deutschlands kommen wird,—so können wir nicht umhin, den Leser auf die auf diesen Gegenstand Bezug habenden Bemerkungen des Herrn Fynje (Wasserstaats-Ingenieur) zu verweisen.]

Bemerkungen

über die

Eisenbahn von Arnheim nach Nimwegen, Grave, Veghel und Herzogenbusch.

Die Städte Middelburg, Rotterdam und Amsterdam konnten durch eine direkte Bahn nicht verbunden werden, da man diese über die inneren Gewässer Holländs und den Moerdamm hätte führen müssen. Man hat daher eine Eisenbahn von Arnheim angelegt, die von dem gegenwärtigen Terminus der Holländisch-Rheinischen Eisenbahn ausgeht und auf der Seelander Linie Veghel und Herzogenbusch berührt.

Diese Bahn geht über drei Flüsse auf Brücken, welche die Schifffahrt nicht hindern, nämlich:

1. Bei Arnheim über den Rhein . . .	185	Metres breit.
2. Bei Nimwegen über die Wahl . . .	620	„
3. Bei Grave über die Maas	177	„

Diese drei Uebergänge werden durch mehrere äußerst wichtige Kunstbauten verbunden, die einen größeren Kostenaufwand verursachen, daher sich der Kosten-Ueberschlag der Bahn folgendermaßen herausstellt:

Kunstbauten . . .	fl. 4,366,042 oder	£363,838, oder	£12,059 per Meile.
Eisenbahn-Arbeiten .	6,396,945 oder	533,079, oder	17,196 „
Zusammen .	fl. 10,762,987	£896,917,	£29,255

Folgendes ist der Kostenbetrag der Brücken:

A. Die Brücke über die Wahl bei Nimwegen, 620 Metres lang, zwei Dämme, zwölf Pfeiler und zwölf Bogen enthaltend:

ungefähr . . .	fl 1,199,932	oder	£99,994
oder für jeden Bogen	99,994	oder	8,332

worin aber die bewegliche Brücke in der Mitte miteingerechnet ist.

B. Die Brücke über den Rhein, nahe bei Arnheim, 185 Metres lang mit drei Bogen von fünfzig Metres, die Dicke mitgerechnet, und fünfzig, Metres über die Oeffnung der Dämme hinausreichend.

ungefähr . . .	fl. 532,853	oder	£44,404
per Bogen . . .	177,617	oder	14,801

die bewegliche Brücke miteingerechnet.

C. Die Brücke über die Maas bei Grave, 177 Metres lang, mit drei Bogen von fünfzig Metres, sammt der beweglichen Brücke:

ungefähr	fl. 296,679	oder	£24,723
per Bogen	78,893	oder	8,241
Total-Betrag für die drei Brücken —			
Die über die Wahl	fl. 1,199,932	oder	£99,994
Die über den Rhein	532,853	oder	44,404
Die über die Maas	296,679	oder	24,723
	fl. 2,029,464	oder	£169,121

Kunstbauten.

Ueber die Beersche-Maas	fl. 495,788			
Zwischen dem Fort Koehorn, und dem Damm bei Grave	121,601			
Zwischen Elden und Arnheim . . .	129,547			
		746,936	oder	£62,244
Total-Betrag der drei Brücken und der dazu gehörigen Bauten		fl. 2,776,400	oder	£231,365

Diese so bedeutenden Unkosten werden durch die hohe Wichtigkeit dieser Bahn gerechtfertigt, da diese auf ganz direktem Wege die Städte Lübeck, Bremen, Hamburg, Amsterdam, Rotterdam und Middelburg mit den belgischen und französischen Eisenbahnen in Verbindung setzt. Uebrigens wird es auch dieser Eisenbahn vorbehalten seyn, den äußerst beträchtlichen Zwischen-Transport aller Waaren auf dem Rheine auszuführen, und hierin wird Düsseldorf der Centralpunkt werden. Die Bahn wird folgende Städte mit einander verbinden:—

Lübeck, mit einer Bevölkerung von	50,000	Seelen.
Bremen	50,000	
Hamburg	150,000	
Amsterdam	212,000	
Rotterdam	80,000	
Haag	60,000	
Delft	18,000	
Dort	20,000	
Sie geht durch—		
Arnheim	20,000	
Nimwegen	20,000	
Grave	6,000	
Veghel	6,000	
Herzogenbusch	22,000	

Gar keiner anderen Verbindung wird es möglich sein, mit dieser Bahn zu concurriren, denn sie geht nicht nur über den Rhein, die Wahl und die Maas in rechten Winkeln, sondern stoßt auch an drei Eisenbahnen: die von Amsterdam nach Arnheim, die von Rotterdam nach dem Haag, und die von Middelburg nach Venloo. Außerdem eröffnet sie auch über Mastricht einen Weg zur Namur-Lütticher Eisenbahn, in die reichsten Provinzen der Niederlande, und stellt eine Eisenbahn-Verbindung zwischen Holland und dem südlichen Frankreich und Italien, durch die Schweitz und Piemont her.

Der Kosten-Ueberschlag des Eisenbahnbaues beträgt		fl. 10,762,987
Die Einnahme für Waaren-Transport		fl. 607,816
„ „ Personen „		624,579
		fl. 1,232,395
Ausgaben für die Betreibung auf der Bahn		534,600
	Reiner Profit	fl. 697,795

d. i. ungefähr 6 pro Cent.

Zu der schon sehr beträchtlichen Menge von Waaren aller Art, wie wir sie in den beigefügten Bemerkungen einzeln auseinandergesetzt haben, kommen noch die hinzu, welche für das Innere des Landes bestimmt sind und jetzt den Rhein hinauf gesendet werden, um auf den verschiedenen Armen des Rheines und der Maas an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Diese Waaren machen natürlicherweise einen bedeutenden Umweg, den man ersparen kann, sobald eine Eisenbahn eröffnet wird, die in rechten Winkeln durch das Land und über die Flüsse führt.

Es liegt auf der Hand, daß Eisenbahnen, die in rechten Winkeln sich hinziehen und über Flüsse setzen, bei weitem einträglicher sein müssen, als solche, die mit Strömen und Flüssen parallel laufen, und folglich der Concurrenz der Schifffahrt ausgesetzt sind.

Um dem Leser einen Ueberblick über die Beschaffenheit des Landes zu bieten, haben wir folgenden Bericht Herrn Macgregor's Handels-Tarifen und Handels-Verordnungen entnommen, wie diese dem Parlamente vorgelegt wurden (6ter Theil, Holland, Seite 96).

„Gelderland hat Obstgärten im Ueberflusse. In vielen Theilen in der Nähe von Arnheim, ist die Kultur in dem blühendsten Zustand, und bei unserer letzten Durchreise schien es uns, daß die Provinz sich der glücklichsten Lage erfreue. Dürftigkeit fällt nirgend in die Augen, und wenn man auch hier und da Armuth bemerken kann, so hat die Provinz ihre Anstalten, in welchen Allen, denen es wirklich an Nahrung, Dach, Kleidung und Beschäftigung mangelt, Arbeit und Mittel zum Lebensunterhalt geboten werden. Der Landbau-Verein und andere Anstalten Arnheims üben in ihren verschiedenen Gebieten vortheilhaften Einfluß aus."

Folgendes ist ein Auszug aus dem Berichte des genannten Ingenieurs:

„Wenigstens 50,000 Personen setzen bei Nimwegen über die Wahl auf einer fliegenden Brücke, die 800 Personen auf einmal trägt."

„Neun zwölfsitzige Wagen fahren täglich auf der Landstraße, welche die Eisenbahn einzunehmen bestimmt ist. Die Anzahl von Pferden und Wagen, die diese Straße passiren, ist sehr bedeutend. Die Zolleinnahme zwischen Arnheim und Nimwegen ist für die jährliche Summe von fl. 8,662 oder £720 verpachtet, und dabei sind alle Produkte des Landbaues zollfrei."

„Dieselben Bemerkungen, die in der Broschüre über die Flissingen-Middelburger Eisenbahn (Seite 14) über die Bedeutung der Provinz Cleve am Mittel-Rhein gemacht sind, finden vollkommene Anwendung auf das Gebiet, durch welches die Bahn von Arnheim nach Veghel oder Herzogenbusch führt."

„Ohne Zweifel ist die Wahl der wichtigste Fluß von den dreien, über welche die Eisenbahn geht; denn der Handel zwischen Nimwegen und dem Norden und Süden von Holland ist von der größten Ausdehnung; überdieß durchkreuzt diese Bahn ein Land mit einer Bevölkerung von 350,000 Seelen, und die Anzahl der Reisenden wird auf 700,000 bis 800,000 jährlich geschätzt."

„Nimwegen ist auch der Mittelpunkt eines ausgebreiteten Manufaktur-Waaren-Handels, zu dessen Betreibung jetzt eine große Menge Frachtwagen beschäftigt sind, die 1000 bis 1500 Kilog. auf einmal transportiren, und sich in verschiedenen Richtungen zwischen den folgenden Städten bewegen: als

Arnheim, Grave, Herzogenbusch, Eindhoven, Helmond, Wychen, Weurt, Venningen, Eenwyck, Winsen, Deest, Ravenstein, Goch, Mook, Gennep, Vormeer, Kuyk, Sambeck u.s.w., sowie auch Venloo, Viersen, Rhadt, Geldern Odenkirchen, Gladbach, Cleve, Köln, Achen, Verviers, und viele andere Plätze von Bedeutung. Ueber 1000 Ladungen Fische, jede ungefähr zu 12,000 Kilogrammes, werden von Harderwyck nach Deutschland u.s.w. versendet."

„Mehr als 25,000 Tonnen Waaren, vorzüglich in Wollenwaaren, Tabak, der in der Umgegend gebaut wird, Seife, raffinirtem Salz, Korn, Saamen, und allen Arten von Früchten bestehend, werden nach den verschiedenen oben bezeichneten Plätzen versendet, und gehen natürlich per Eisenbahn."

„Der Handelsverkehr zwischen Limburg, Belgien und Holland beträgt 54,000 Tonnen, von denen 25,000 Tonnen aus den obengenannten Produkten bestehen, und 29,000 Tonnen aus Kohlen, Ziegelsteinen, Kalk und Steinsalz."

„Wenn die Nimwegner Eisenbahn mit der von Venloo nach Mastricht über Lüttich in Verbindung tritt, so wird der größere Theil dieser 54,000 Tonnen auf der Bahn expedirt werden, und zwar um so wahrscheinlicher, als die Waaren bei ihrem Transport auf dem Rhein, der Maas und der Wahl und dem Süd-Willemsvaarter Kanal große Umwege machen, langen Verzögerungen ausgesetzt sind, und auf der Eisenbahn ihren Bestimmungsort in eben so vielen Stunden erreichen würden, als sie jetzt Tage gebrauchen."

„Die Anzahl der Reisenden zwischen Köln und Bonn belief sich vor der Eröffnung der Eisenbahn auf 288,939, und ging im ersten Jahre der Eröffnung dieser Bahn über 614,000 hinaus. Nehmen wir dasselbe Verhältniß zwischen Arnheim und Herzogenbusch an, so erhalten wir die Zahl von 1,000,000; und wenn man auch einräumen muß, daß Köln eine sehr bevölkerte Stadt ist, so verbindet andrerseits die in Frage stehende Eisenbahn Amsterdam, Rotterdam, den Haag, Utrecht und Harlem mit Arnheim, Nimwegen und Herzogenbusch, Städte, deren Bevölkerung nicht haben wir minder beträchtlich ist.

„Im Jahre 1845 reisten 626,000 Personen auf der Eisenbahn von Amsterdam nach dem Haag. Vor der Eröffnung der Eisenbahn betrug jedoch die Zolleinnahme auf der Straße zwischen diesen beiden Städten nur fl. 4,300, während die zwischen Arnheim und Nimwegen, wie schon bemerkt, fl. 8,662 eintrug. Wir können mit ziemlicher Sicherheit an-

nehmen, daß 1,000,000 Passagiere auf der Bahn reisen werden, dennoch unsere Annahme auf 600,000 beschränkt, davon reisen

240,000	1 Fünftel der Entfernung.
80,000	4 " "
60,000	7 Zehntel "
100,000	1 " "
120,000	die ganze Länge der Bahn "

„Dies gibt 280,000 Passagiere für die ganze Ausdehnung der Eisenbahn, und diese in drei Klassen getheilt und nach den belgischen Tabellen berechnet, ergibt sich die Einnahme von 8,796 fl. 73 Cents per Kilometre, während die Bahn von Amsterdam nach Arnheim 9,382 fl. 48 Cents per Kilometre abwirft."

In Bezug auf andere detaillirte Angaben verweisen wir auf die Broschüre über Flissingen und Middelburg, so wie auf den Bericht des Wasserstaat-Ingenieurs, Herrn Fynje, dem die Ausmessung der Bahn aufgetragen wurde.

Unsere Eisenbahn muß natürlicherweise an dem Transport der in der Broschüre über die Flissingen-Middelburger Bahn aufgeführten Waaren Theil haben, denn sie nimmt eine der wichtigsten Richtungen in dieser Beziehung. Wir urtheilen demnach, daß ihre Einnahme eben so bedeutend sein wird, und dies um so mehr, als der zwischen England und Rußland geschlossene Vertrag, Lübeck zu einer Art von Entrepot des Nordens verwandeln wird, während Flissingen und Middelburg die Entrepots der Schelde werden, und Nimwegen der unmittelbare Centralpunkt der großen Eisenbahn des Nordens.

G. R. H.

Es wird einem Berichte des Herrn Rennie überlassen bleiben, die Risse und Eintheilungen u. s. w., bezüglich der Bahn zwischen Arnheim und Veghel, von Herrn Fynje, dem Ingenieur des Wasserstaats ausgeführt, zu seinem Gegenstande zu machen.